Die Kreuserfahrten des "Prinz Eitel Friedrich"

Otto Brauer



Die Kreuzerfahrten des „Prinz Eitel-Friedrich“



Die Kreuzerfahrten

des

„Prinz Eitel-Friedrich"

Von

Kapitänleutnant Otto Brauer

26. bis 30. Tausend

Druck und Verlag August Scherl G. m. b. H. / Berlin



PRINTED IN GERMANY

Inhalt

Seite

Ausfahrt 7
Mit dem Kreuzergeschwader in der Südsee . . 19
Mit der „Cormoran" und allein 28
Des deutschen Geschwaders Sieg und Untergang 44
Das Geheimnis des Pacific 62
Unser Beutezug durch den Atlantic 79
Im Hafen 104

Ausfahrt

Bordleben in Schanghai — Der Lloyddampfer „Prinz Eitel-Friedrich" — Vor dem Sturm — Die „Emden" ruft — Ein improvisierter Hilfskreuzer — Matrosen im Damensalon — Unsere Chinesen — Das geschwärzte Schiff — Die „Wacht am Rhein" in Tsingtau — Der Regenbogen

Friedlich lag unser Kanonenboot „Luchs" im Hochsommer 1914 auf dem ihm so wohlbekannten Jangtse. Seit vielen Jahren nun hatte es den Dienst in den ostasiatischen Küstengewässern und auf Chinas lehmbraunem Riesenstrom zusammen mit „Iltis", „Jaguar" und „Tiger" versehen. Ein Jahr vorher waren wir in Hankau gewesen, bei der feierlichen Proklamierung der chinesischen Republik. Zwischen gelben Flußdampfern und hohen Dschunken mit Bambussegeln hatten wir dort geankert, nahe der strudelreichen Einmündung des Hanflusses. Aus dem Europäerviertel der großen Fabrikstadt, die mit ihren Hochöfen und Schornsteinen und dem Dröhnen ihrer Hämmer wie das Symbol eines neuen, industriellen China vor den überraschten Blicken aufsteigt, ging es hinüber nach Wutschang, dem Sitz des

Generalgouverneurs, dessen Palast alte, hohe Mauern umschließen. Li Yuan Kung, der jetzige Präsident, damals Vizepräsident der Republik China, hatte uns hier mit freundlichem Händedruck und mit gewinnendem Lächeln empfangen. Wir waren durch das heiße Jangtsetal gefahren, vorbei an Kiukiang und Nanking, der Stadt der Kaisergräber, hinaus auf den Stillen Ozean. Zu den japanischen Inseln waren wir gereist und entlang der Küste Südchinas. Den deutschen Generalkonsul hatten wir nach der Insel Hainan gebracht. Jetzt waren wir wieder in Schanghai, gegenüber „dem Bund", der breiten Uferstraße, wo sich das stolze Haus des deutschen Klubs erhebt, wo nachmittags durch europäische Parkanlagen ein internationales Publikum wandelt und schnatternde Kulis mit ihren leichten Jnrikschas einander überholen.

Sicher und mollig ist der „Luchs" an seiner Boje festgemacht, deren Gastfreundschaft er schon so oft genossen hat. Die ganze Besatzung ist froh, wieder einmal auf längere Zeit in dem geliebten Schanghai verweilen zu können. Man sieht ordentlich das Behagen auf allen diesen von der Sonne verbrannten Gesichtern. Die Matrosen machen Freiübungen auf dem Achterdeck. Schon zeigt das Thermometer auf 35—38 Grad Celsius, und noch immer wird die Hitze

stärker. Der Leutnant hat ein Einsehen und läßt wegtreten. Ein Pfiff des Bootsmannsmaaten der Wache ertönt: „Alle Mann duschen!“ In einer Minute hat sich der Matrose seiner Garderobe entledigt, die nur aus Mütze, Hemd und Hose besteht. Nun stehen sie unter der kleinen Brause zusammengedrängt, stoßen und schubsen sich, um möglichst viel erfrischendes Naß abzubekommen. Der chinesische Sampan-Mann Hans liegt mit seinem Sampan, seinem Boot, am Fallreep und blinzelt in die Sonne. Die Postordonnanz, wie aus dem Ei gepellt — in Gamaschen und Strohhut — kommt lächelnd an Bord und übergibt dem wachhabenden Offizier einen Pack Einladungen für die nächsten Tage; für Unterhaltung ist also wieder einmal gesorgt. Ein eleganter Chinese in europäischem Anzug kommt auf den „Luchs“ zu. Das ist Aschan, unser Lieferant; er ist erschienen, um Aufträge für die Firma „Cheapjack“ entgegenzunehmen. Nun fährt blitzblank, schmuck und sauber das Motorboot vor; der Kommandant geht an Land. Er gibt dem Ersten Offizier kurze Anweisungen und besteigt freundlich lächelnd sein Boot, um Besuche zu machen.

Alles atmet Ruhe und Behagen. Die Offiziere freuen sich auf den Nachmittag — Tennispartie und Klub, es ist immer wieder nett — die Leute auf

ihren Landgang oder einen faulen Nachmittag auf der Back. Heiter und verlockend liegt die Zeit vor uns. Noch einige Wochen bleiben wir in Schanghai. Dann, wenn die Hitze am größten ist, sollen wir als Stationsschiff nach dem kühleren Tsingtau. Jetzt ist drüben die „Emden"; sie regelt für den Admiral Grafen Spee, der mit seinen Kreuzern in der Südsee herumfährt, die laufenden Geschäfte. In Tsingtau kann es wieder mal nett werden. Dann sind auch unsere Schanghaier Bekannten zum Badeaufenthalt dort, wir haben das Programm schon fertig, mit dem wir die Zeit möglichst angenehm ausfüllen wollen.

Der Generalkonsul Knipping gibt uns zu Ehren ein kleines Essen. Nachdem die Tafel aufgehoben ist, fahren wir zu dem Lloyddampfer „Prinz Eitel-Friedrich", der mitten auf dem Strom liegt. Am jenseitigen Ufer hat der Lloyd seine Werft, als einzige unter den deutschen Schiffahrtsgesellschaften. Der „Prinz Eitel-Friedrich" ist Ende Mai von Bremen nach Yokohama abgefahren und nun auf der Rückfahrt begriffen. Im Rauchzimmer sind wir die Gäste des Kapitäns Mundt. Bei Faßbier und leckeren Brötchen verbringen wir sorglose Stunden. Denn sorglos sind wir, wenn auch schon Gerüchte auftauchen, als sei am politischen Horizont nicht alles

in Ordnung. Wird der Krieg zwischen Oesterreich und Serbien zum Weltkrieg führen? Der russische Generalkonsul hat Leute, die ihn ängstlich fragten, beschwichtigt und ihnen gesagt, es sei alles Unsinn.

Einige Tage später. Von der „Emden“ trifft der erwartete Befehl ein. Wir gehen nach Tsingtau. Um die Zeit der Abenddämmerung wird die hügelige Halbinsel vor uns sichtbar. Wir kommen an die Pier und machen fest. „Was ist denn eigentlich los?“ erkundigen wir uns. In der Werft ein reger Betrieb. Die „Emden“ sieht wie ein nackter Spatz aus. Alles, was für Gefechtszwecke nicht nötig ist, hat man ihr abgerupft. Mitten in einem wüsten Haufen von Hölzern, alten Booten, Matrosen und Kulis steht Mücke, der Erste Offizier der „Emden“ und leitet die Sache.

Nun wird uns doch klar, daß etwas im Gange ist. Mit Spannung hören wir, was unsere Kameraden berichten. Keiner sucht erst noch Schlaf. Um zwei Uhr in der Nacht erfahren wir durch Funkspruch: Krieg mit Rußland! Wir machen unseren „Luchs“ gefechtsklar.

Sonntag, den 2. August. Der Lloyddampfer „Prinz Eitel-Friedrich“ läuft ein. Eben war er in Schanghai zum Auslaufen fertig gewesen, da wurde er vom Gouverneur nach Tsingtau beordert. Rasch mußte er Passagiere und Post wieder ausschiffen,

dafür kamen Reservisten aus Schanghai an Bord. Der britische Lotse wurde über den Kurs irre geführt, mit abgeblendeten Lichtern ging es dann nach Norden. Mit Halloh empfangen wir den vornehmen Dampfer. Wild wie die Raubtiere, deren Namen sie führen, stürzen sich „Luchs“ und „Tiger“ auf ihn und machen ihn zum Kriegsschiff. Vorbei ist es nun mit der Passagierfahrt des „Eitel-Friedrich“. Der Kommandant des „Luchs“, Korvettenkapitän Thierichens, übernimmt das Kommando, ich, als Erster Offizier des „Luchs“, werde Erster Offizier auf „Eitel-Friedrich“ und habe die Aufgabe, das Schiff als Hilfskreuzer auszurüsten. Eilig wird die Ladung gelöscht, nur den Proviant lassen wir drinnen. Im Handumdrehen sind vier 10,5 und sechs 8,8 cm Geschütze aufgebaut, dazu mehrere Maschinenkanonen. Vier Tage lang wird in der Werft gekohlt. Der „Prinz Eitel-Friedrich“ ist bald nicht mehr zu erkennen. „O Gott, was wird das nu blos?“ sagt Herr Kühnemann, der bisherige Erste Offizier des Dampfers, und ringt flehend die Hände. Alles, was bisher seiner besonderen Liebe und Sorgfalt anvertraut war, wird jetzt als überflüssig bezeichnet.

Die luxuriösen Klubsessel und Polstermöbel aus den Salons und den Kabinen erster Klasse werden auf die

Pier gesetzt. Auf dem blitzblanken Promenadendeck schurren die Leute mit ihren Kleidersäcken herum. Die Deckenspiegel stehen zwischen altem Trödel, mitten im Kohlenschmutz, was sollen wir auf einem Kriegsschiff mit solchen Spiegeln, die schon beim ersten Schuß uns um die Ohren fliegen würden? Im Rauchzimmer erster Klasse hat sich's eine Gruppe Heizer bequem gemacht. Im Damensalon hat eine Division vorläufig ausgepackt, d. h. auf dem Bechsteinflügel stehen nur ein paar Seestiefel, darunter liegen schlecht gezurrte Hängematten, und Herr Kühnemann hört mit Grauen, wie ein Matrose ganz glücklich sagt: „Du, Hein, wenn wi hier int Damenzimmer tosamen sünd, dann wollt wi ok mal ‚Für Damens' gohn" und im Allerheiligsten verschwindet. Die Mannschaften sind mit ihren privaten Habseligkeiten am besten dran. Der Matrose packt seinen Kleidersack, nimmt die Hängematte über den Rücken und hat alles, was er braucht; er ist überall sofort zu Hause. Anders ist es beim Offizier. Mit einer wunderschönen Ausrüstung ist unsereiner vor Jahresfrist hergekommen, um in China das Deutschtum vertreten zu helfen. Dazu waren natürlich ungeheuer viel weiße Anzüge nötig, Fracks, Smokings, Reit- und Tennisanzüge und für die Nachmittagstees in Schanghai der unvermeidliche Cutaway. Wer denkt

jetzt an Frack und Cutaway! Nur schmerzlich kommt uns zeitweise zum Bewußtsein, daß wir jetzt alles im Geschwaderschuppen in Tsingtau abgeben müssen, wo wir es vielleicht nicht wiedersehen. Doch wozu das Grübeln! Entweder sind wir in einem Vierteljahr nicht mehr auf dieser Welt, oder wir kommen nach unserm Tsingtau zurück und holen uns alles. Nach und nach verabschieden wir uns von unserm braven „Luchs". Akoi, unser chinesischer Koch, erscheint mit seinem Küchenjungen Weng und drückt allen Offizieren gerührt die Hand. Er ist kein Chinese alten Stils mehr, sondern hat sich den neuen Verhältnissen angepaßt. Statt eines Zopfes trägt er einen glatten Scheitel wie ein Lichterfelder Kadett, und sein Deutsch ist beinahe einwandfrei bis auf die Artikel. Zwölf Jahre hat er für die Kommandanten- und Offiziermesse gekocht, und nun wird es ihm schwer, von uns zu gehen. Mit vielen Dollars und guten Wünschen wird er nach Tsingtau zurückgeschickt. Auch Weng hat sich entwickelt. Als kleiner, schmutziger Chinesenjunge kam er einst an Bord, jetzt steht er vor uns als halbwüchsiger Bursche mit europäischem Zivil und netten Manieren. Nur zuweilen bricht bei ihm noch die chinesische Eigenart durch, die sich besonders in der Gefühllosigkeit Tieren gegenüber offenbart. Erst kürzlich mußte ich ihm eine

handgreifliche Ermahnung zuteil werden lassen, als er eine lebende Schildkröte, die Akoi uns als Suppe zugedacht hatte, mit einer um den Hals gelegten Schlinge trotz ihres heftigen Sträubens über Deck zog. Das arme Tier zog krampfhaft den Kopf ein, aber Weng war stärker, und auf meine Vorhaltungen erklärte er, das mache der Schildkröte auch Spaß. Das Gegenspiel zu den beiden sind die chinesischen Heizer, die der „Prinz Eitel-Friedrich“ als Lloyddampfer zur Bedienung der Kessel bisher an Bord gehabt hat. Mit langen Zöpfen, auch ohne Kohlenstaub schmierig, stehen sie auf dem Promenadendeck. Der Batu, der Vorarbeiter, hält dem Kommandanten eine lange Rede, deren Sinn ist, daß sie unter keinen Umständen an Bord bleiben könnten und gar nicht daran dächten, sich totschießen zu lassen. Der Erfolg der Unterredung ist, daß wir sie laufen lassen. Sie hätten in ihrer Angst doch nichts als Dummheiten gemacht. Die chinesischen Wäscher und Kochgehilfen sind schlauer oder sie glauben es zu sein. Sie verlangen der Kriegslage entsprechend einen Aufschlag. „Plenty cash“ sagen sie und grinsen. Aber wie das in China einmal üblich ist, sofort ist ein Konkurrent da, und die Waschleute bleiben zu den alten Preisen.

Fieberhaft wird gearbeitet. Die einzelnen Offiziere haben auf den verschiedenen Stationen Aufsicht,

und eine Zusammenkunft in der Messe ist nicht möglich. Die Artillerieoffiziere bauen ihre Geschütze ein. Dreihundert Tonnen japanischen Erzes sind vorhanden, sie werden später im Verlauf der Fahrt dazu benutzt, um Maschinen und Kessel durch einen dicken Panzer zu schützen. Ueberall hocken die Matrosen mit ihren Farbtöpfen, und es riecht heftig nach Firniß. Bald sieht das Schiff aus wie ein P. und O. Dampfer von der englischen „Peninsular and Oriental Company". Schwarz wird der Rumpf, braun werden die Aufbauten, nur die Innenfläche der Boote ist unverändert weiß, weil wir mit der Farbe sparen müssen. Um die Täuschung zu vollenden, machen wir noch einen dritten Schornstein aus Segeltuch zurecht, mit einem hölzernen Gestell. Anfangs bereitet seine Konstruktion uns viele Schwierigkeiten. Wir nehmen nur eine Lage Segeltuch, und der Schornstein nimmt sich, in der Längsrichtung gesehen, höchst dünn aus. Bis wir auf den Gedanken kommen, ihn dadurch abzurunden, daß wir zwei Segeltuchlappen über Kreuz nähen. Nach drei Tagen haben wir es geschafft, und der Kommandant kann dem Gouverneur melden: „Prinz Eitel-Friedrich" klar zum Auslaufen.

Am 6. August kommt der Gouverneur mit seinem Stab an Bord. Die Pier ist gedrängt voll von Menschen. Zum letzten Male reichen wir unsern Kamera-

den die Hand. Sie müssen in Tsingtau ausharren, das jetzt — so scheint uns wenigstens — die ungefährlichste Station im ganzen deutschen Schutzgebiet ist. Es grämt sie, daß sie zur Tatenlosigkeit verurteilt sein sollen, und sie beneiden uns. Wir verlassen unter lauten Hurrarufen den Hafen, die „Wacht am Rhein" erbraust, und die ganze Besatzung singt mit.

Wir sind zunächst allein. Später fährt mit uns der neue Hilfskreuzer „Cormoran", der bis zur ersten Kriegsnacht der russische Freiwilligendampfer „Rjäsan" war und sonst als Passagierdampfer zwischen Schanghai und Wladiwostok verkehrte. Bei schwerem Seegang hat die „Emden" ihn abgefangen, hat die deutsche Kriegsflagge auf ihm geheißt und, in weitem Bogen um die französischen Panzerkreuzer „Montcalm" und „Dupleix" herumfahrend, ihn nach Tsingtau eingeschleppt. Die „Emden" ist es auch, die uns herausbringt. Hinfort wird der „Cormoran" unser Gefährte. Stolz sind wir auf unser Schiff, wenn es auch nur vierzehn Meilen läuft. Wir wissen, was unsere Bestimmung ist: wir sollen versuchen, feindliche Handelsschiffe abzufangen.

Am 8. morgens funkt es über uns. Ein Drachen an der Spitze des Schiffsmastes, der unseren drahtlosen Apparat vervollständigt und seinen Radius steigert, ist schnell ausgebracht. Tsingtau meldet die

Kriegserklärung Englands. Das Wetter ist dumpf und warm. Immerzu folgen nun englische Signale. Es scheint, daß englische Torpedoboote oder leichtere Streitkräfte uns den Weg verlegen wollen. Nur japanischen Schiffen begegnen wir, es fällt uns auf, daß sie alle der japanischen Küste zusteuern. Wolken bedecken den Himmel, von dem in den letzten Tagen die Sonne strahlte, Regen geht nieder. Mit einemmal zerreißt die Wolkenwand. Ein Regenbogen in zartestem Farbenspiel wird sichtbar. Wir fahren unter ihm hindurch. Ein phantasiebegabtes Gemüt meint in den dunstigen Wolken klar und deutlich eine Siegesgöttin zu erkennen. Wir lachen über die Deutung und begrüßen sie als Vorzeichen einer glücklichen Fahrt.

Mit dem Kreuzergeschwader in der Südsee

Auf den Marianen — Die „Emden" verläßt uns — Der „Eitel-Friedrich" und seine Küchlein — Die Marschallinseln — Das Seeräuberlied — Unser Admiral besucht uns — Gottesdienst — Das Geschwader dampft ab

Wir wenden uns gen Süden, die „Scharnhorst" ruft uns. Glücklich haben wir die japanischen Inseln passiert. Inzwischen wird Tag und Nacht die Besatzung getrimmt, denn es kommt zunächst darauf an, die Mannschaft des Lloyd und die Reservisten ordentlich einzuüben. Mancher der biederen Lloydangestellten muß allerdings sich plagen, bevor er den richtigen soldatischen Zug hat. „Wat, ick schall bi de Sanitäters?" fragt mißtrauisch aus dem Glied heraus ein Lloydmatrose, und als der Offizier ihn zur Rede stellt, ertönt von seinen Lippen die Antwort, ein ganz gemütliches: „Wat will'n Se?" Gemütlich geht es auch im Musiksalon zu, wo eine Abteilung ihr Quartier hat. Statt in ihren Hängematten

schlafen ein paar Glückliche auf geretteten Polster-
sofas, wenn diese auch noch so schmal sind, und mit-
unter setzt sich einer nachts an den Flügel und klim-
pert verstohlen einen Hamburger Gassenhauer.

Wir fahren auf die Marianeninseln zu, wo uns
das Kreuzergeschwader erwartet. Am 12. August
sehen wir Pagan, das von ferne mit seinen beiden
Vulkanen einer Doppelinsel gleicht. In einer Bucht
liegt unter Palmen die „Scharnhorst“, dann sehen wir
die „Gneisenau“, die „Leipzig“, die „Nürnberg“.
Klein und winzig scheint das mächtige Kreuzer-
geschwader vor dem hohen, steilen Land. Riedgras
von tropischer Üppigkeit bedeckt den Inselkegel, und
wenn der Wind darüber hinwegstreicht, so ähnelt das
Bild dem eines friedlichen Kornfelds in der Heimat.
Aber friedlich sind diese wild wuchernden Savannen,
die von Kokospalmen überragt werden, keineswegs.
Erst im vergangenen Jahr haben sie ein blühendes
junges Leben zum Opfer gefordert, das des Fähn-
richs zur See Prinzen Solms von der „Gneisenau“.
Heiter und vergnügter Dinge waren seine Kameraden
mit ihm an Land gezogen, hatten das Gras durch-
irrt und ihren besonderen Spaß daran gehabt, wenn
in den dichten Halmen schon auf ein paar Schritte
jeder Zuruf verweht ward. Auf einmal hielt Solms
es nicht mehr für nötig zu antworten. Nach stunden-

langem Suchen wurde seine Leiche gefunden. Bei der Tropenhitze war er verunglückt; im Gras mochte sein letzter Schrei erstickt sein.

Während die „Titania“ als Wachschiff draußen bleibt, gehen wir im Osthafen vor Anker. Vier Tage liegen wir dort, mit Kohlen-, Wasser- und Proviantschiffen, die wir als Führerschiff leiten sollen. Am 13. August wird die „Emden“ vom Admiral entlassen. Sie hat den Befehl, im Indischen Ozean Kreuzerkrieg zu führen; bald wird sie im Golf von Bengalen sein. Das Geschwader fährt ab, wir ziehen mit dem Troß voraus. In einer Sitzung mit den Dampfer-„Kapteins“ wird umständlich über das Abblenden gesprochen. Da das kleinste Licht uns verraten kann und die Hilfsschiffe nicht wie die Kriegsschiffe besondere Blenden (Fensterdeckel) haben, so muß eine Ersatzvorrichtung gefunden werden. Wir kommen schließlich überein, sämtliche elektrische Birnen abzuschrauben, so daß an Licht überhaupt nicht zu denken ist. Hier und da hat noch einer von den Kapteins den Wunsch, wir sollten mit Rücksicht auf sein Fahrzeug ja nicht zu schnell laufen; dann gehen sie im Hochgefühl ihrer neuen Tätigkeit auf ihre Dampfer zurück, scharen ihr Offizierkorps, das zum Teil nur aus zwei Steuerleuten besteht, um sich, und gegen Abend geht die Reise los. Aber so ein Troß, der sich

aus einer Anzahl von Dampfern zusammensetzt, ist nicht so leicht zu lenken. Nachts bekommen wir noch schlechtes Wetter, und nun ist Holland in Not. Die See wird immer höher, die armen kleinen Schiffe, die nur noch wenig Ladung haben, sind wirklich übel dran. Natürlich funktioniert auch das Abblenden nicht recht. Wie soll so ein armer Heizer oder Matrose, wenn er müde von seiner Wache kommt, nun auf einmal daran denken, daß er kein Licht machen darf! So blinkt ganz munter hie und da ein Licht auf, und wenn der Troßführer sich dies durch Signal verbittet, ist die Folge, daß sämtliche Dampfer mit Lichtsignalen antworten, sie hätten das Signal nicht verstanden. Geduldig sammeln wir immer des Morgens unsere Küchlein, die wir des Nachts verloren haben, wieder ein.

Am 19. August ankern wir im Atollreich der Marschallinseln. Diese Atolls sind vulkanischen Ursprungs und machen auf den, der sie zum erstenmal sieht, einen märchenhaften, unwirklichen Eindruck. Hufeisenförmig erhebt sich unmittelbar aus dem Meer, ohne Ufergelände ein Korallenstreifen, weiß oder rötlich mit langen, schlanken Palmen bedeckt, dichte Schlinggewächse umranken die Stämme, blau schimmert inmitten des Eilands eine Lagune. Fast unbewohnt sind diese seltsamen Gebilde, und die mensch-

lichen Siedelungen, die sie tragen, sind kaum als solche zu bezeichnen. In Hütten aus Palmblättern halten die wenigen Eingeborenen sich auf. Sie pflücken Kokosnüsse, die sie an eine Gesellschaft verkaufen. Als sie sehen, daß wir Muscheln, Blüten und die merkwürdigen Holzarten der Inseln sammeln, bringen sie selbst, was sie finden. Jedoch sind sie sich unschlüssig, was sie dafür verlangen sollen, denn unser deutsches Geld ist für sie nahezu wertlos.

Unendlich wohltuend ist ein wenn auch noch so kurzer Landgang nach längerer Seefahrt. Aeltere, verständige Herren springen in ihrer Freude über die angenehme Abwechslung wie die Kinder umher oder erklettern gar die hohen Palmen. Da unser Schiff am meisten Bequemlichkeiten bietet, haben wir Abend für Abend liebe Gäste bei uns. Im Speisesaal, in dem vor einigen Wochen noch Damen in großer Toilette und Herren in Fracks bei prunkvoller Beleuchtung getafelt haben, bedient von einer Herde von Stewards, sieht es jetzt freilich anders aus. Eine einzige Laterne steht mitten im Raum, und obendrein ist sie durch schwarzes Flaggentuch verhüllt, so daß man auf dem Tisch nur einen hellen Schein gewahrt; aber lustig geht es doch zu. Bis zu dreißig oder vierzig Personen sitzen wir im Halbdunkel beisammen, trinken das köstliche Faßbier, und am Klavier singt unser

Sänger alles, was unser Herz begehrt, bis wir zum Schluß gemeinsam das Seeräuberlied anstimmen:

Auf weitem Meer, allein auf der See
Sind wir von Feinden umringt.
Wir vertrauen auf Gott und auf unser Schiff,
Kein Heimatslaut zu uns dringt.
Hört er von fern unser Funkengetön,
Dem Kap'tän wird das Herze schwer.
Wir sind die Fürsten auf der Flut,
Wir sind die Könige auf dem Meer.

Sehen wir ein Dampf- oder Segelschiff
Auf dem weiten Ozean,
Vor Jubel und Freude hüpft uns das Herz,
Wir gehen mit Volldampf heran.
Der Kaufmann zittert vor Angst und Schreck,
Dem Schiffer entsinket der Mut.
Wir sind die Fürsten auf der Flut,
Wir sind die Könige auf dem Meer.

Das feindliche Schiff unser Eigentum,
Da wird nicht lang überlegt.
Wir nehmen die Beute mit Mann und Maus,
So will es des Krieges Recht.
Und hat es das Schicksal uns einmal bestimmt,
Daß ein Stärkrer uns endlich bezwingt,
Wir kämpfen für Kaiser und Vaterland,
Noch im Tode der Seemann singt:
Wir sind die Fürsten auf der Flut,
Wir sind die Könige auf dem Meer.

Ja, in Stimmung waren wir alle. Wir kamen uns nicht wie Seehelden vor. Aber wir fühlten uns frei, dem Zufall preisgegeben, ohne zu wissen, was der nächste Tag bringt, so wie wir es uns früher immer erträumt hatten, in einer Gemütsverfassung, die den

Menschen über die Kleinigkeiten des täglichen Lebens hinaushebt.

Einmal erhielten wir auch den Besuch unseres Admirals. Er hatte sich zur Besichtigung angesagt. Allen Leuten der Besatzung war seine Erscheinung vertraut, denn als Chef des Kreuzergeschwaders wollte er, daß alle ihm unterstellten Leute ihn auch persönlich kennen sollten. Hier jedoch war er nicht der Chef des Kreuzergeschwaders mehr, er war unser Führer im Kriege, von dem unser Wohl und Wehe abhängen sollte. Er ging mit Gefolge durch das Schiff und besichtigte die Gefechtsstationen. Dann befahl er, antreten zu lassen. Er hielt den Leuten eine Rede, oder vielmehr er sprach zu ihnen, so einfach und männlich, wie das seiner schlichten heiteren Natur entsprach. „Feinde haben wir 'ne Menge," so sagte er, „und keiner von uns weiß, wie es enden mag. Das ist aber gleichgültig, die Hauptsache ist, daß jeder seine Pflicht tut, und wenn wir auch nicht in die Heimat gelangen, so haben wir wenigstens unsere Pflicht und Schuldigkeit für das Vaterland getan." Er blieb zum Essen an Bord. Eine Musikkapelle wurde rasch zusammengestellt. Fröhlich plauderte der Geschwaderchef mit uns, und auf seinem sonnigen Antlitz war die Ruhe eines Menschen, dessen Wahlspruch ist: Tue, was du kannst, das übrige laß den lieben Gott machen!

Wir fuhren zu einem anderen Atoll hinüber, wo wir unsere kleinen Dampfer weiter entkohlten und dann einen Teil von ihnen fortschickten. Hier trafen wir mit dem „Cormoran“ wieder zusammen, der inzwischen in Tsingtau seine Ausrüstung vollendet hatte. Als wir gerade mit Kohlen beschäftigt waren, kam der Geschwaderpfarrer Rost zu uns an Bord, nachdem er auch auf den übrigen Schiffen Gottesdienst abgehalten hatte. Im Kohlenpäckchen traten die Leute an, wie sie aus dem Prahm oder Bunker herauskamen, denn in diesem Falle war das Bibelwort berechtigt: „Gott sieht nicht auf das Kleid, sondern auf das Herz.“ In einer Ecke des Promenadendecks stand der Pfarrer, wir saßen oder standen um ihn herum, wie es sich fügte. Einfach und schlicht sprach er zu uns, die wir, von Feinden umdroht, über das große Weltmeer fuhren, einem uns noch verborgenen Schicksal entgegen. Bei uns allen war er beliebt, denn er war ein stillvergnügter Mensch, und für jeden Spaß zu haben. Mit anderen Kameraden hat er auf der „Gneisenau“ den Heldentod gefunden.

Am nächsten Tage war Sitzung der Kommandanten beim Admiral. Hier wurde unsere Entsendung in die australischen Gewässer zum Kreuzerkrieg beschlossen; der Admiral selbst mit seinem Geschwader wollte nach Südamerika. Am 30. August, einem Sonntag,

um sieben Uhr morgens, dampften die großen Kreuzer ab, während wir, „Cormoran“ und „Prinz Eitel-Friedrich“, längsseit von dem Lloyddampfer „Mark“ lagen, um Kohlen zu nehmen. Der Admiral ließ das Signal geben: „Wir wünschen guten Erfolg“, was wir beide erwiderten. Famos sahen sie aus, unsere großen Kreuzer, und wir kamen uns zuerst etwas verlassen vor, als langsam die Schiffe mit unsern Kameraden am Horizont entschwanden, im silbernen Licht der klaren Frühe. Vielleicht, daß manchen von uns eine wehmütige Abschiedsstimmung beschlich. Wann werden wir sie wiedersehen? Aber wir hatten keine Zeit, unseren Gedanken nachzuhängen.

Mit dem „Cormoran“ und allein

Die beiden Schiffskapellen — Im Urwald von Celebes — Der einsame Vorposten — Ceram — Die Palauinseln — Die Fahrt durch die Korallenriffs — Die Naturmenschen von Malakal — Aibedull, der Kanakerkönig — Den Japanern entronnen — Der Jesuitenpater auf Neu-Guinea — Wo ist der „Cormoran“? — Nach Südamerika hinüber

Nun geht es los zu zweien, kreuz und quer durch die Südsee. Immer näher kommen wir dem Äquator, unbarmherzig brennt bei Tage die Sonne, doch ein frischer Wind setzt ein, der die Temperatur mildert. Braungebrannt wie die Mulatten sind wir alle. Viele verbringen ihre ganze Freizeit in einem großen Segeltuch, das an mehreren Enden aufgehängt und voll Wasser gelassen wird, dem sogenannten Badesegel. Wenn man schläfrig im langen Stuhl sich ausstreckt, kann man sogar den Krieg vergessen und sich an die Lloydzeiten des „Prinz Eitel-Friedrich“ erinnern. „Cormoran“ ist aufgedampft und fährt 200 Meter querab von uns, um uns etwas herüberzurufen. Sämtliche Offiziere des „Cormoran“ haben ihre Tropenhelme auf. Wir folgen dem guten Beispiel, die

Mannschaften nehmen ihre Strohhüte, wie sich das am Äquator wohl gebührt. Mit einemmal ertönt vom Promenadendeck des „Cormoran“ ein flotter Marsch. Nun holt auch „Prinz Eitel-Friedrich“ seine Musik hervor, und beide Kapellen spielen abwechselnd.

Indessen, es gibt Stunden, in denen Ungewißheit auf den Gemütern lastet. Noch haben wir keine Nachrichten vom Kriege. Wir vermuten nur, daß Japan sich inzwischen eines anderen besonnen hat. Später hören wir durch abgerissenen Funkspruch vom Überfall auf Tsingtau. Des Nachts vernehmen wir die Signale englischer und japanischer Schiffe, die uns verfolgen.

Allein laufen wir in eine stille Bucht ein. Dunkel ist hier, an der vulkanischen Nordküste, der Boden. Dichter Urwald empfängt uns mit Schwärmen grüner Papageien, die grell aufkreischen, große, braune Nashornvögel mit gelben Schnäbeln flattern umher, Tauben girren, riesige schwarze Affen gehen mit gemächlichen Schritten einher; ungestört sieht einer sich die Fremden an, indem er sich auf einen Baumstamm schwingt und wie ein Mensch die Beine herunterhängen läßt. Lianen, die oft die Dicke eines Armes haben, winden sich um Zweige und Äste; undurchdringlich ist diese exotische Wildnis. Ein Eingeborener rudert im Kanu am Ufer entlang. Fast nackt steht er da; ein Netz, das mit einem Stein belastet ist, und ein

Spieß aus Bambusrohr liegen zu seinen Füßen. Er ist ausgezogen zu fischen oder Schildkröten zu jagen. — Der Adjutant geht mit einem Boot an Land. Sehnsüchtig warten wir, bis nach Stunden das Boot mit einem sonderbaren Passagier zurückkommt. Er ist dürr, von der tropischen Hitze ausgetrocknet, hat einen langen weißen Bart und ist mit einem europäischen Schlafanzug bekleidet. Wie ein Jüngling entert der alte Mann die Strickleiter hoch, klettert über die Bordwand und drückt uns ein Paket in die Hand. Es sind mit der Schreibmaschine vervielfältigte Auszüge aus englischen Kriegsdepeschen. Während er in der Kajüte des Kommandanten mit Kognak und Zigarren bewirtet wird, erfahren wir von ihm, daß er ein Deutscher ist. Seit drei Wochen schon haust er hier, um für den Fall, daß eines der deutschen Schiffe Nachrichten sucht, diese zu überbringen. Urwaldgebüsch verdeckt seine niedere Hütte aus Palmblättern. Die beiden Eingeborenen, die er bei sich hatte, sind ihm aus Furcht vor Gespenstern weggelaufen. Er hat, wie er beteuert, keine Angst; die großen Schlangen und Affen tun ihm nichts, und wenn er Fleisch nötig hat, schießt er sich ein Wildschwein. Die Neuigkeiten, die wir ihm verdanken, sind allerdings Hiobsposten. Mit Schmerz und Kummer lesen wir von der Vernichtung der deutschen Armee bei Lüttich und vom Tode des Kronprinzen.

Drei weitere kaiserliche Prinzen sind in der Kathedrale von Antwerpen aufgebahrt. Nun wird uns diese englische Lügenwirtschaft zu toll. Wir lernen ihrer spotten und sie verachten; der Schwindel zieht nicht mehr, weil er so über alle Maßen dreist ist. Unsern guten Alten versehen wir mit wollenen Decken und Eßwaren. Großartig, daß sich Menschen wie dieser Deutsche finden, die sich trotz dreißigjähriger Abwesenheit so viel Liebe zum Vaterland bewahrt haben und, wenn es ihm gilt, keine Gefahr und keine Mühe scheuen.

Nun geht es weiter dahin, wo wir den „Cormoran" treffen wollen, um mit ihm auf Kohlensuche zu gehen; denn unser Vorrat wird bald verbraucht sein. Ungefähr acht Wochen noch kann „Prinz Eitel-Friedrich" aushalten, und die Möglichkeit, jetzt schon unser Dasein beschließen zu müssen, ist nicht sehr verlockend.

Am Sonntagnachmittag treffen wir ein, zitternde Mittagsglut liegt über einer paradiesischen Landschaft. Spiegelglatt ist das grünliche Wasser, unter dessen Oberfläche in blauem Ton die Korallenriffe leuchten. Von zarten Casuarinen sind die Ufer umrahmt, Pfeffervögel mit faltigen Hörnern auf den Schnäbeln und weiße Kakadus mit orangefarbenem Schopf fliegen auf, Nebelschleier wallen herab von den Gipfeln der Berge. Doch wir sind nicht hergekommen,

um uns an den Schönheiten der Natur zu entzücken, sondern um Kohlen zu suchen. Wo sind unsere Dampfer? Enttäuscht dampfen wir weiter. Von neuem fragt es sich: woher Kohlen nehmen? Wie verabredet finden wir den „Cormoran“. Er war schon im Frieden hier in der Südsee, ihm mußte das Gewässer besser bekannt sein als uns, deren Aufenthalt zumeist der Jangtse war. Der Kommandant, Korvettenkapitän Zuckschwerdt, macht uns einen Vorschlag, den wir schleunigst zu verwirklichen beginnen. „Prinz Eitel Friedrich“ soll nach den Palauinseln und sich 2000 Tonnen Kohlen verschaffen, die angeblich dort zu haben sind, „Cormoran“ will anderswo für sich sorgen. Dann wollen wir uns wieder vereinigen. Hin und her kreuzen wir, teils unter, teils über dem Aequator. Nicht weniger als elfmal passieren wir die Linie.

Die Palauinseln sind die westlichste Gruppe der Karolinen und setzen sich bis Neu-Guinea hin fort. Auch sie sind flache Atolls, soweit sie nicht wie Babeldjuap, die größte, vulkanischen Gebirgscharakter haben. Die Spanier haben sie im siebzehnten Jahrhundert entdeckt und ihnen den Namen „Islas Palos“ gegeben, nach den dem Mastbaum (palos) ähnlichen Kokospalmen, die den Strand von Peleliu säumen. Spärlich ist die Vegetation. Die Eingeborenen sind Papuas, ihre Ziffer ist von Jahrzehnt zu Jahrzehnt rapid ge-

sunken. Wir landen zunächst auf der kleinen, öden Insel Angaur. Mitten unter Palmen und Schlinggewächsen erhebt sich dort als überflüssige Verzierung der Natur ein Hebekrahn der Deutschen Phosphatgesellschaft. Ein Arzt, der bei dieser angestellt ist, bittet zu uns übersiedeln zu dürfen, statt Kohlen nehmen wir ihn an Bord. Mit dem Direktor und einigen andern Deutschen fahren wir durch die Korallenriffe nach der nächsten Insel. Untiefen sind hier der Schiffahrt im Weg.

Der Kapitän eines kleinen Küstendampfers, der in dieser Gegend zuhause ist, erbietet sich, uns einen näheren Weg zu zeigen, als unsere Seekarten angeben, und wir haben kein Bedenken, auf ihn zu hören. Er bringt einen eingeborenen Lotsen mit, „August" genannt, der in einer verkleideten Heringstonne oben am Mast Platz nimmt und vor den weißen Korallen im grünen Wasser uns warnen muß. Zuerst geht es sehr schön. „August" winkt und ruft in seiner Sprache alles Mögliche herunter, und je nachdem wird das Ruder gelegt. Plötzlich aber, gegen elf Uhr vormittags, sitzen wir fest. Nach drei Stunden kommen wir wieder los und laufen in einen vom Meer zernagten Vulkankegel ein. Unsere Erwartungen haben sich erfüllt. Da sind unsere Kohlen. Vorläufig liegen sie allerdings nur da, wer wird sie an Bord holen? Wir sind es ge-

wohnt, daß die Kohlenprähme fein säuberlich längsseits kommen, flott wird dann die Arbeit verrichtet, und abends sieht das Schiff wieder aus wie geleckt. Aber es ist eben Krieg und anders als sonst. Wir lassen Boote zu Wasser, und dann geht es acht Tage hintereinander. Wenn der Wind das meist unbewegte Wasser kräuselt, heißen unsere Kerls Bettücher an Bambusstöcken als Segel auf, mit einer Leine ziehen sie die gefüllten Boote ans Schiff heran. Sofort haben sie sich mit den Eingeborenen angefreundet. Nackt, nur mit einem Lendenschurz, dem „Lavalap" bekleidet, machen diese harmlosen Menschen zunächst den Eindruck von Wilden. Aber wer sie näher betrachtet, den fesselt ihr freier, offener Blick, ihre Bescheidenheit, die doch nicht unterwürfiger Gehorsam ist. Einer von ihnen mit Namen „Philipp" begleitete mich auf einem Jagdausflug. Ich übersah ihn zunächst, bis er selbst das Wort ergriff, und zwar in gutem Deutsch: „Herr Kapitänleutnant, ich glaube, wir gehen lieber nicht den Berg hinauf, das wird Ihnen zu schwer, dort stechen die Kaktus." Ich war erstaunt. Dieser nackte braune Bursche drückte sich aus wie ein deutscher Seminarist. Das ist der Erfolg unserer Missionare, die hier in der verlassenen Wildnis mit unermüdlicher Geduld ihre kleinen Schüler in die Geheimnisse der deutschen Sprache einweihen. Es mutet

ganz sonderbar an, wenn in dieser Menge plötzlich der Priesterrock der katholischen Missionare zu sehen ist. Eifrig gehen die Eingeborenen unseren Leuten beim Kohlen an die Hand, eifrig tragen sie die vollgeschaufelten Körbe durch das Wasser zu den Booten hin. Mit kindlichem Staunen beobachten sie, wie unter der Wirkung der Tropenglut die Fremden sich allmählich der überseeischen Mode anpassen. Einige von unseren Matrosen tragen nur noch Badehose und stecken sich auf ihren gescheitelten Kopf den dreizackigen Kamm, den man bei allen Negerstämmen der polynesischen Inseln findet und der mit der gelben Bemalung des Körpers der einzige Schmuck der Männer ist. Neugierig fragen die Eingeborenen Herrn Winkler, den deutschen Amtmann, ob der „Lavalap" auch bei den Deutschen üblich sei, dann wären die Deutschen gerade wie die Japaner, und sie hätten uns doch immer für etwas Besseres gehalten. Um unser Ansehen nicht zu schädigen, müssen wir uns dazu bequemen, zur Arbeit wieder eine richtige Hose anzuziehen.

Eines Tages erhalten wir hohen Besuch. Der Aibedull, der König der Insel, hat sich angesagt. Er ist der Oberste der „Rupaks", der Fürsten, die die erste Klasse der Bevölkerung darstellen. Sein Titel ist von einer Generation zur anderen der gleiche.

Der König führt den Vorsitz im Rat der Fürsten, er hat die Aufsicht über die religiösen Feste und sorgt für die Ehrung der Toten. Ihm steht der Krieger, der Feldherr, zur Seite. Der jetzige Aibedull ist, wie es heißt, 86 Jahre alt; doch man sieht sie ihm nicht an, obwohl er etwas gebückt geht. Nach europäischen Begriffen ist sein Äußeres allerdings nicht königlich; aber er trägt seinen hohen Rang mit Würde zur Schau. Er hat einen Bart, der weißlichgrau ist wie sein Kopfhaar und stützt sich auf einen Bambusstock. Sein „Lavalap“ ist nicht aus billigem roten Kattun gefertigt, sondern wunderschön weiß und blau geblümt. Auch das Verhalten seines Gefolges, das sich in respektvoller Entfernung von ihm hält, kennzeichnet ihn als etwas Besonderes. Seinem Range gemäß kommt er nicht mit leeren Händen. In Schüsseln, die mit rotem Lack gefärbt und mit Blumen umflochten sind, bringen seine Adjutanten Bananen, Kokosnüsse, alle erdenklichen Südfrüchte, die dem Kommandanten überreicht werden sollen. Der Aibedull ist in jeder Beziehung ein netter alter Herr. Er stellt vielerlei Fragen. Als er im Raum des Kommandanten den großen Spiegel sieht, betrachtet er sich von oben bis unten, strafft seine gebeugte Gestalt und ist sichtlich befriedigt. Nicht ganz so wohl fühlt er sich bei dem nachfolgenden Imbiß am weiß-

gedeckten Tisch. Vor allen Dingen sind ihm Messer und Gabel und die saubere weiße Serviette, die doch eigentlich zum Benutzen viel zu schade ist, unangenehm. Zum Schluß wischt er seine Hände am Tischtuch ab und entschuldigt sich mit den Worten: „Excuse me, I am Kanaker“ („Entschuldigen Sie, ich bin nun einmal ein Kanaker“).

Zutraulich und, wie Amtmann Winkler versichert, glühend deutschfreundlich sind sie alle. Als Winkler ihnen mitteilt, daß die Japaner uns den Krieg erklärt haben, fragen sie ihn ehrlich: „Sollen wir die Japaner ins Wasser schmeißen?“ Er hätte nur „ja“ zu sagen brauchen, und die auf der Insel wohnenden Japaner hätten das Zeitliche gesegnet. Seit langem schon sehen sich die Polynesier einer mit behutsamer List durchgeführten japanischen Invasion gegenüber, die, wie das schon nach dem chinesisch-japanischen Krieg Graf Okuma gesagt hat, kein anderes Ziel hat als die Herrschaft im Stillen Ozean. Nun, nach dem Weltkrieg werden ja die Japaner sich mit ihren englischen Freunden darüber auseinandersetzen können. Einhundertundfünfzig Japaner trafen wir auf der Insel an. Sie lebten dort als Hausierer, oder sie hatten Kramläden. Einen Teil von ihnen beschäftigten wir beim Kohlen, mit dem Zählen und Zusammenrechnen von Körben.

Wenn wir an Land wollen, fahren wir mit dem

Kanu, das die flinken Ruderer mit spielendem Übermut durch das grünliche Wasser zwischen den Korallenriffs lenken, oder mit der Gig des Amtsmanns. Eine Freude ist es, zu sehen, wenn die langen braunen Burschen, stolz auf ihre deutsche Uniform — eine weiße Hose, die durch das Militärkoppel („Gott mit uns") festgehalten wird — die Ruder durch das aufspritzende Wasser holen. Franz, der uns zunächst sitzt, macht einen besonders geweckten Eindruck. Er ist, wie der Amtmann bemerkt, ein vorzüglicher Schachspieler. Etwas scheuer als die Männer gebärden sich die Frauen. Wenn sie auch nicht gerade flüchten, wenden sie doch meist ihr Gesicht ab. Auch sie gehen sehr tief ausgeschnitten; denn sie tragen nur einen Lendenschurz aus Kattun oder Pandanusblättern, der rot, grün oder blau gefärbt ist. Am letzten Tag wagen sie sich auf unser Schiff. Ihre Scheu haben sie nun abgelegt. Sie kommen an Bord in hellen Kattunkleidern und besichtigen alles mit echter weiblicher Neugier.

Am 10. September verlassen wir die gastliche Insel. Wir wissen, daß kurz vor unserm Eintreffen englische und japanische Streitkräfte in der Nähe gesehen worden sind. Als wir uns nun wieder auf die Reise machen, ist uns etwas unbehaglich zumute. Werden wir draußen, vor den Korallenriffs von Feinden empfangen werden? Zwar haben wir von den

Eingeborenen Ausguck halten lassen, und sicherlich hätten sie, wenn sich ein verdächtiges Schiff gezeigt hätte, es auch gemeldet; denn auf die braunen Burschen war absoluter Verlaß. Immerhin halten wir es für geboten, häufig den Kurs zu wechseln. Und es erweist sich, daß unsere Vorsicht nicht überflüssig ist. Kaum sind wir hinaus, da erscheinen, wie wir später hören, zwei japanische Kriegsschiffe, um die Insel zu besetzen. Wir sind ihnen also noch glücklich entronnen. Man kann wohl sagen glücklich, denn gegen die vollwertigen Kriegsschiffe wären wir doch hilflos gewesen.

Wir versuchen zunächst, eine Funkenverbindung mit dem „Cormoran" zu erlangen; aber unsere Signale bleiben unerwidert. Allein, verlassen von unserm treuen Begleiter, fahren wir durch die Südsee. Um uns herum funken die Engländer. Namentlich das australische Linienschiff „Australia" macht sich bemerkbar, und seine Zeichen werden immer deutlicher. Wir müssen auf alles gefaßt sein. Den Ausguckposten ist erhöhte Wachsamkeit befohlen worden, und damit sie nicht von Müdigkeit übermannt werden, steht jeder Posten nur eine Stunde. Die See ist meist ruhig, die Nächte sind wunderbar warm. Die Leute liegen auf den Promenadendecks und sind so stets bei ihren Geschützen. Täglich wird ihnen eingeschärft, sofort Alarm zu rufen, wenn sie plötzlich etwas sehen sollten. Mit

einem Male nachts gegen ein Uhr ertönt schneidend und hell das Schicksalswort. Wie elektrisiert springt alles auf. In zwei Minuten ist die ganze Besatzung auf dem Posten und erwartet mit Spannung den Feind. Doch wie sehr wir auch durch die mondklare Nacht spähen, wir erblicken nichts. Wo ist denn ein feindliches Schiff? Erst am nächsten Tage wird der Hergang aufgeklärt, und zwar unter herzhaftem allgemeinem Gelächter. Unser guter dicker Doktor hatte in später Nachtstunde ein Glas Erlanger Bier getrunken und beim ersten Schluck entrüstet ausgerufen: „Donnerwetter, ist das Zeug aber warm!“ Die letzte Silbe hatte ein Matrose gehört und mißverstanden. In seiner Zerknirschung verstieg sich der Attentäter zu der reumütigen Äußerung, er würde nie im Leben mehr Bier trinken, wenn dadurch ein solcher Wirrwarr entstehe. Doch an dem Alarm war nichts zu ändern, und so konnte er als eine gute Vorübung für den Ernstfall betrachtet werden.

Schwärme von fliegenden Fischen tauchen auf und unter. Herden von Delphinen kommen bis an die Bordwand heran, und zuweilen sieht man einen riesigen Wasserstrahl aufsteigen, darunter der ungeheure Körper eines Walfischs sich wälzt. An Bord macht Jecko, unser Affe, den wir aus Kanton in Südchina mitgebracht haben, uns viel Spaß, wenn er auf

Gau, dem langhaarigen chinesischen Hund, über das Promenadendeck reitet oder aus der besonders für ihn hergestellten Hängematte immer wieder herausspringt und sich darin verwickelt. Besonders fürchtet er sich vor dem Badesegel, denn da wird man naß, aber die Matrosen baden zu gern mit Jecko zusammen.

Nach etwa drei Wochen sehen wir die Nordostküste von Neu-Guinea, das Kaiser-Wilhelm-Land. Aus dem dichten Urwald tönen uns dumpfe Klänge entgegen. Die Eingeborenen rühren die Palawer-Trommel, die die Männer des Stammes zur Versammlung ruft. Unser plötzliches Erscheinen macht die Papuas argwöhnisch, und vielleicht haben sie die Absicht, für alle Fälle auf der Hut zu sein. Hier an der Küste sind sie im ganzen gutartig, denn hier haben die Missionare gewirkt. Im Innern jedoch, das zum Teil noch unerforscht ist, sind sie Wilde. Menschenfresserei soll noch an der Tagesordnung sein, und zwar werden im Kampf zwischen Dörfern, die durch Blutrache voneinander getrennt sind, die Erschlagenen verspeist. Eine alte Sitte ist, wie ein Beamter der Kolonie mir erzählte, das Fleisch nicht zu essen, sondern die Körper ins Feuer zu legen, das auslaufende Fett wird dann auf trockenen Reis geschüttet, der mit großem Appetit verzehrt wird. Die streitbaren Papuas haben Stirnbänder und in ihren krausen Haarbergen Vogelfedern,

ihr Leib ist nicht tätowiert, sondern roh bemalt, mit blutroten Flecken. Sie wohnen in niederen Hütten und leben in Angst vor furchtbaren Dämonen.

Unter den dichten Kokospalmen der kleinen Bucht sehen wir einen Missionar umhergehen, der mit Armen und Beinen aufgeregt fuchtelt. Er hat also, wie es scheint, eine sehr wichtige Nachricht für uns und kommt sogleich an Bord. Es ist ein deutscher Jesuitenpater. Zitternd macht er uns die Mitteilung, daß Neu-Guinea seit zwei Tagen englisch ist. In Friedrich-Wilhelms-Hafen, dem Sitz der Landeshauptmannschaft von Kaiser-Wilhelms-Land, liegen englische Kriegsschiffe. Heute noch wird eines von ihnen erwartet, das den Bewohnern den Neutralitätseid abnehmen soll. Am 24. September, vier Tage vor uns, ist der „Cormoran" hier gewesen. Von Friedrich-Wilhelms-Hafen kam ein englischer Kreuzer, der in die Bucht einfuhr; ein anderer bezog draußen Wache. Der „Cormoran" aber versteckte sich in einem Schlauch, einem gewundenen Nebeneingang, über dem ein unentwirrbarer Wald hing. Kein Rauch, kein Laut verriet seine Gegenwart. In der Abenddämmerung dampften die britischen Kreuzer wieder ab, und der „Cormoran" machte sich unter dem Schutz der Finsternis davon. Wir möchten wissen, wohin er sich gewandt hat, um ihn zu treffen;

aber er hat uns nichts hinterlassen können. Erfolglos senden wir Funksprüche aus. Wir erkennen, daß wir ihn für immer verloren haben und uns nun einen neuen Kriegsplan zurechtmachen müssen. In Ost- und Westaustralien könnten wir uns noch einige Monate halten; dann aber sind wir mit unseren Kohlen zu Ende, und überall drohen die Engländer. Wir müssen also ein neues Operationsgebiet finden. Und der einzig mögliche Weg scheint uns: Durchbruch nach Südamerika.

Des deutschen Geschwaders Sieg und Untergang

Quer durch den Stillen Ozean — Wir wollen nach Samoa — „Dresden" funkt — Das Stelldichein am Felsgestade — Besuch in Valparaiso — Der Tag von Coronel — Acht Tage idyllischer Ruhe — Unsere erste Prise, die „Charcas" — Die Falklandinseln

Eine Seefahrt von vier Wochen liegt vor uns.

Wer hätte vor einem halben Jahr gedacht, daß wir, die wir die chinesische Küste als unser Revier und unser Kanonenboot „Luchs" als unsern Heimatboden betrachteten, nun auf einem Überseedampfer rund um die Welt fahren sollten!

Um uns herum funkt noch immer die „Australia". Doch das sind wir schon gewohnt, und allmählich läßt das Getöse nach. Wir halten uns für verschollen, aber wenn uns etwas wie das Gefühl vorläufiger Sicherheit überkommen will, bald gehen unsere Träume wieder auf rastlose Wanderschaft. Sehnsüchtig sind wir nach Kriegsmeldungen, sehnsüchtig nach Botschaft von denen zu Hause. Langsam ist unser Fahrttempo, denn die japanischen Kohlen sind

schlecht, und wir müssen uns mit unserem Vorrat einrichten.

Einstweilen haben die Leute außer ihrem Wachdienst wenig zu tun. Um vier Uhr nachmittags spielt die Musik, und alles sonnt sich. Auf dem großen Achterdeck turnen und springen Offiziere und Mannschaften, sogar die alten korpulenten Herren haben sich aus Gesundheitsrücksichten entschlossen, zu müllern. Trotzdem wir mitten im Ozean sind, entbehren wir doch nicht alle Genüsse der Kultur. Wir haben unsere chinesischen Waschleute mit, die täglich für die Offiziersmesse waschen, so daß wir keinen Mangel an reinem Zeug haben. Diese Kulis, die zuerst sehr bescheiden waren, haben sich schon ganz gut eingelebt, sie werden unverschämt und zanksüchtig. Aber daraus entstehen des öfteren komische Szenen. So klagt eines Tages „August", der in der Offiziersanrichte beschäftigte Chinese, ein Matrose habe ihn mit dem Fuß gestoßen. Er lügt, wie sich beim Rapport ergibt. Zur Strafe soll er, wie das an Bord so Brauch ist, mit der Hängematte an Deck stehen. Da er aber keine soldatische Disziplin besitzt, kommt er nach fünf Minuten wieder, mit der Hängematte im Arm und sagt weinerlich, die Hängematte drücke, was unsere blauen Jungens zu stürmischem Gelächter reizt. Damit die Zeit nicht gar zu eintönig vergeht, wird eine

Abwechslung ersonnen. Die Kohlen, die im vordersten Ladeluk lagern, müssen in die Nähe der Kessel gebracht werden, und da wir, um möglichst viel Kohlen zu sparen, die Dampfwinde nicht in Betrieb setzen wollen, werden die Leute dazu angespannt. An einer langen Leine ziehen sie auf beiden Promenadendecks unter Singen und Pfeifen einen Kohlenkorb nach dem andern hoch. So haben sie doch wieder einmal ihre Bewegung. Schon ist unser Trinkwasser mehr als knapp. Inbrünstig erwarten wir einen erfrischenden Guß, den wir in großen, ausgebreiteten Segeln auffangen wollen, von wo er durch Schläuche direkt in die dazu bestimmten Räume hineinlaufen soll. Endlich, nach langem Warten, rieselt ein warmer Tropenregen nieder. Was in die Segel fällt, wird unser Trinkwasser, und das übrige wird als Badewasser benutzt. Offiziere und Mannschaften nehmen die willkommene Gelegenheit wahr und lassen sich splitternackt den Regen auf die Haut rinnen. Die Offiziersburschen stellen Eimer, Wannen und alle möglichen Behälter zurecht, um Waschwasser für neue Tage der Entbehrung zu sammeln.

Zuerst hat es uns widerstrebt, die Überfahrt nach Amerika tatenlos zu verbringen, und wir haben nachgesonnen, ob sich nicht auf dem Wege dorthin etwas ausführen lasse. Wir denken an Apia auf Samoa,

die Perle der Südseeinseln. Auch dort sind jetzt, wir zweifeln nicht daran, die Engländer. Sie haben eben die größte Auslandsflotte, sie sind jetzt die Herrscher dort unten, und wir müssen unsern Zorn hinunterwürgen. Wir haben ein Landungskorps von einhundertzwanzig Mann. Einer von uns macht dem Kommandanten den Vorschlag, Samoa wieder zu erobern. Wir fahren nun schon zwei Monate. Unser heißer Drang nach Erlebnissen ist noch ungestillt, und da sind solche Wünsche begreiflich. Vom Kommandanten wird der Vorschlag, der mehrere Stunden unsere Phantasie erregt, wieder verworfen, und es war gut so. Denn Apia war, wie uns später berichtet wurde, von etwa dreitausend Mann neuseeländischer Truppen besetzt. Dagegen hätten unsere einhundertzwanzig Mann nicht viel ausrichten können.

Als wir wenigstens vier Wochen unterwegs sind, am 24. Oktober, hören wir eines Nachts bekannte Funkenzeichen, den Anruf eines deutschen Kriegsschiffes. Wir sind mißtrauisch, denn nicht in den amerikanischen Gewässern vermuten wir unser Geschwader. Wir glauben unsere Kreuzer im Atlantischen Ozean oder vielleicht schon auf dem Weg in die Heimat. Aber wahrhaftig, es ist unser Kleiner Kreuzer „Dresden“, wir antworten. Und am folgenden Tage hören wir „Scharnhorst“, „Gneisenau“ — kurz, das

ganze Geschwader verständigt sich mit uns. Darauf waren wir nicht gefaßt. Wir sind erstaunt, aber freuen uns doch! Sonderbar, wie sich oft Gerüchte, die märchenhaft klingen, bewahrheiten. Im Kreuzergeschwader hatte mit der Ankunft des „Prinz Eitel-Friedrich" niemand mehr gerechnet, nur auf der „Gneisenau" war unter der Back, im Mannschaftsraum gemunkelt worden, daß wir kämen. Die Back ist sonst verrufen als Entstehungsort von allerlei Seemannsfabeln. Häufig pflegen bei dienstlichen Nachrichten, die unglaubwürdig scheinen, die Offiziere zu äußern: „Das haben Sie wohl unter der Back gehört", und tatsächlich wird hier viel zusammengelogen, wenn die Leute beim Zeugflicken, die Pfeife im Munde, sich miteinander aussprechen. Irgend einer bringt die Sache auf, ein anderer erzählt sie weiter. Das sind die sogenannten „Kombüsenbestecks". Die Seeleute wundern sich über gar nichts, sie sagen ganz einfach: „Ja, das haben wir schon längst gewußt."

Mitten im Stillen Ozean erhebt sich bis zu 3000 Meter Höhe eine einsame Insel, bedeckt mit kahlen Bäumen, wie sie der Seewind anders nicht gedeihen läßt. Öde ist sie und dennoch majestätisch anzusehen. Mit scharfen Gläsern erkennen wir jetzt verschiedene farbige Punkte, halbwilde Pferde, Rinder und Ziegen. Dort liegt das Kreuzergeschwader vor Anker. Unter

den hohen Felsen sehen wir unsere Kreuzer mit den Transportschiffen, deren Zahl sich, weil die leeren Dampfer entlassen wurden, inzwischen beträchtlich vermindert hat. Mit kameradschaftlichem Hurra werden wir begrüßt, und herzlich empfängt uns der Admiral.

Jedoch auch in diesem großen Moment müssen die Tatsachen entscheiden. Wir sind nach unserer langen Ozeanfahrt mit leeren Kohlenräumen eingetroffen und für das Geschwader unnütze Kohlenfresser. Die erste Schwierigkeit läßt sich überwinden. Der Admiral sendet uns nach Valparaiso, dort, im großen chilenischen Kriegshafen, dürfen wir zur Ergänzung unserer Kohlen und Vorräte vierundzwanzig Stunden bleiben. Dann gehen wir nahe der Küste auf eine mehrtägige Kreuzfahrt.

Schön weiß und sauber steigt Valparaiso hügelan. Ein Erdbeben hat vor einigen Jahren El Amendral, die untere Stadt, zerstört. Pittoresk ist das Gesamtbild, ähnlich dem von Genua. Aber wie alle Städte des Südens ist auch Valparaiso in seinen inneren Vierteln schmutzig und verwahrlost. Es ist der Sitz der obersten Marinebehörden von Chile und hat eine deutsche Kolonie von nahezu dreitausend Seelen. Daß man uns hier von seiten der Regierung nicht übertrieben freundlich begegnen würde, darauf waren wir gefaßt. Jedoch mit Hilfe der deutschen Vertreter, die

sich in wahrhaft mustergültiger Weise unser annehmen, setzen wir alles durch, was wir haben wollen.

Bis zum letzten Mann sind wir, als wir einlaufen, fieberhaft gespannt auf Kunde aus Deutschland. Gleich beim Fallen des Ankers eilen unsere Volksgenossen an Bord. Ungeduldig warten wir, bis die durchaus geschäftlichen Dinge erledigt sind. Dann holen wir die Herren sofort mit in die Messe, wo sich alles wahllos um einen großen Tisch gruppiert und außer Atem den Berichten lauscht, die die Deutschen den mitgebrachten Zeitungen entnehmen.

Unglaublich und märchenhaft erscheint es uns, als wir von der Schlacht an den masurischen Seen hören, von der Vernichtung des Russenheeres durch den Generaloberst Hindenburg — keiner von uns hat diesen Namen bisher gekannt, jetzt sprechen wir ihn voll Ehrfurcht aus wie den Namen Bismarcks. „Was macht unsere Flotte?" erkundigen wir uns hastig, mit glänzenden Augen. Wir alle hatten gemeint, daß schon ein Zusammenstoß der englischen und der deutschen Flotte erfolgt sei. Nichts von alledem. Aber vor Antwerpen hat unsere Marine sich unvergänglichen Ruhm erworben, und mit Begeisterung reden unsere Landsleute von „U 9" und von Weddigen.

Sie überbieten sich, uns Liebes zu erweisen, die Deutschen von Valparaiso, und mancher fordert in-

ständig: „Nehmt mich mit, ich will alles tun, was von mir verlangt wird.“ Wahrhaft herzerhebend ist es, mitanzusehen, wie junge, kräftige Leute, die in Chile ihr gutes Auskommen haben, ihr Geschäft und ihren Erwerb im Stich lassen und uns bitten, an Bord Soldat werden zu dürfen, sie hätten keinen sehnlicheren Wunsch. Schwer wird es uns, fast alle diese Bitten abschlagen zu müssen. Nur einige, vier oder fünf Mann, die das Glück hatten, kurz vor unserer Abfahrt zu kommen, werden erhört. Bis zum letzten Moment haben wir deutsche Gäste. Drei Monate waren wir nun von der Welt abgeschnitten gewesen, drei Monate hat, bis auf die wenigen schwarzverhüllten Laternen in der Offiziersmesse und an den Gängen, nirgends im Schiffe Licht gebrannt. Jetzt, in dieser einen Nacht, sind wir unverantwortlich leichtsinnig. Hellerleuchtet ist das Promenadendeck, und mit Wonne geben wir uns dem unbezahlbaren Genuß hin, im strahlend illuminierten Speisesaal die deutschen Zeitungen lesen zu können.

Stürmisches Wetter empfängt uns beim Verlassen von Valparaiso, und der Gegensatz zwischen dem kurzen Aufenthalt im sicheren Hafen und der Fahrt in die offene See wird uns allen nun um so deutlicher. Jedoch wir wissen jetzt, wie es um Deutschland steht, wir können denen in der Heimat vertrauen. Bald

soll es, so hoffen wir, auch uns hier draußen vergönnt sein, dem Feinde empfindlichen Schaden beizubringen und den Engländern zu zeigen, daß sie doch noch nicht unumschränkte Gebieter des Weltmeeres sind.

Am 1. November, gegen sechs Uhr abends, sitzen wir im Speisesaal. Bisweilen wird das gemütliche Beisammensein dadurch unterbrochen, daß der Funkenoffizier aus der Messe herausgerufen wird. Die Apparate geben keine Ruhe, Worte, die noch keinen Sinn haben, schwirren durcheinander. Wir schließen daraus, daß irgend etwas Besonderes vor sich geht. Bald wird uns klar: unsere Kreuzer sind den Engländern auf den Fersen. Ein Gefecht! Mit jedem Nerv bebend erharren wir die weiteren Funksprüche. „Canopus help!", „Canopus herbei!" tönt es ängstlich vom britischen Sender. Ihr Linienschiff „Canopus" rufen sie zu Hilfe. Aber „Scharnhorst" funkt dazwischen, hin und her tanzen die Signale: „Help . . . helsnd . . . mdurnoky . . . Canopus . . . lsjtgke . . . sueomenw . . . help help!" Eine Zeitlang dumpfe Stille. Dann meldet „Scharnhorst": „Klar Schiff zum Gefecht! Feuerverteilung auf „Good hope", „Gneisenau" auf „Monmouth", „Dresden" auf „Glasgow", „Leipzig" auf Hilfskreuzer! Zwanzig bange Minuten verrinnen. Dann kommt die Nachricht: „Ein Engländer brennt!" So-

fort nach der zweiten Salve ist „Good hope“ schwer beschädigt, der vorderste Mast ist umgefallen, das ganze Schiff steht in lichterlohen Flammen. Schwer arbeitet es bei der hohen See und kentert. Stockfinstere Nacht. „Glasgow“ entweicht in der Dunkelheit; niemand weiß, was aus ihr wird. „Monmouth“ treibt stark überliegend einher. Unser Kreuzer „Nürnberg“, der die Fühlung mit den anderen Kreuzern verloren hatte, trifft auf „Monmouth“, gegen zweihundert Granaten fliegen in das Deck des Engländers, das Schiff brennt vorn und hinten, eine Munitionskammer fliegt auf, eine Flammensäule mit blauen, grünen und roten Stichflammen erhebt sich, „Monmouth“ sinkt. Eine schwarze Regenböe prasselt auf die rasenden Wogen, der Sturm heult. Der deutsche Seemann muß einsehen, daß an eine Rettung des schwimmenden Feindes nicht zu denken ist. Aussichtslos wäre jeder Versuch, im Boot oder mit der Leine Schiffbrüchige zu bergen.

Ein glorreicher Seesieg — und das Glück auf unserer Seite. Wunderbar haben „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ ihre Artillerie zur Entfaltung gebracht. Die ersten Salven gleich saßen deckend, und drüben beim Engländer konnte man sich von dieser Überraschung gar nicht wieder erholen. Bei uns ein leichter Treffer gegen den Panzer der „Gneisenau“, eine

Flaggleine der „Leipzig" durchschossen, ein kleines Loch im Schornstein und in einem Kochtopf von „Scharnhorst". Bekränzt wurde später, beim Eintreffen in Valparaiso, dieser „Verwundete" mit an Land genommen.

Das war der Tag der Schlacht bei Coronel. Wir selbst waren etwas nördlich vom Kampfplatz, doch unsichtbar waren wir dabei. Nun stoßen wir wieder zum Geschwader. Zum zweitenmal ankern wir unter der hohen Felseninsel. Dieses Wiedersehen mit unsern Kameraden! Stolz geben sie ihre Erlebnisse zum besten, und leise regt sich in uns etwas wie Neid auf die andern, denen ihr sehnlichster Wunsch bereits in Erfüllung gegangen. „Ich kann Ihnen sagen, das war ein Gefühl," erzählt ein Offizier der „Scharnhorst", der die Aufgabe hatte, die Geschoßaufschläge auf den feindlichen Schiffen zu beobachten, „das war ein Gefühl, als ich plötzlich auf „Good Hope" den vorderen Mast umfallen sah. Das Hallo hätten Sie hören sollen, das auf allen Gefechtsstationen ertönte, als der Kommandant vom Kommandostand aus durch alle Sprachrohre ins Schiffsinnere rufen ließ: „Good Hope" brennt! Man hörte durch die Sprachrohre zurückschallen, wie sie wiederholten: „Du, er brennt!" Ein wesentlicher Unterschied ist es ja, ob man unter der Wasserlinie, im Torpedoraum, im Maschinen-

raum, im Heizraum sitzt und von allem, was oben vorgeht, keine Ahnung hat, oder ob man selbst Zeuge der großen Ereignisse ist, in Gottes freier Luft, an Deck, hoch auf der Brücke. — Alle Gemüter waren nun entspannt. Mannschaften, ältere und jüngere Offiziere, sie fühlten sich noch mehr zusammengehörig als vorher. „Ein Mächtiger muß die Hand über uns gehalten haben“, sagte Admiral Graf Spee, als er an Bord des „Prinz Eitel-Friedrich“ weilte.

Ganz anders als wir wurden jetzt die siegreichen Kreuzer im Hafen von Valparaiso, den sie zum Auffüllen der Vorräte anliefen, von den Chilenen begrüßt. Diese Kreolen sind eben Südländer und dazu Mischlinge, inkonsequent und den Stimmungen des Augenblicks unterworfen. Ein begeistertes: „Eviva Allemanos“ drang jetzt den Unseren entgegen. Umsonst stellten die Engländer in ihren Klubs das Gerücht von der Schlacht bei Coronel als erfunden hin, umsonst behaupteten sie, „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ seien gesunken. In hellen Haufen kommen die Deutschen in die Nähe des Flaggschiffes gerudert. Sie fragen die Matrosen: „Wo sind die Engländer?“ Und erhalten zur Antwort nur ein Zeichen nach unten, in das Wasser. Sofort wissen sie, was dieses Zeichen bedeutet, das die aus militärischen Gründen verbotene Antwort überflüssig macht. Die chilenischen Zeitungen

rühmen dafür die maßlose Bescheidenheit unserer stummen Seeleute. Mit einemmal konnte man die Chilenen zu den enthusiastischsten Bewunderern Deutschlands zählen, während noch am 2. November, ehe die Kunde von Coronel die Staaten Südamerikas durchflog, die „Deutsche Presse“ von Valparaiso mit einem Artikel über den „Prinz Eitel-Friedrich“, das „Gespensterschiff“, ganz vereinzelt aus einem Chor englandfreundlicher Stimmen sich herausgehoben hatte. Nun zweifelten sie alle an den britischen Lügen und Verleumdungen. — — —

Die Schiffe werden, wo es not tut, überholt und die noch vorhandenen Dampfer entkohlt. Der „Prinz Eitel-Friedrich“ kommt als Hilfskreuzer erst in zweiter Linie in Betracht. Wir schicken daher unsere Leute als Helfer auf die anderen Schiffe, und weil wir allein ohne Kohlenstaub sind, haben wir wiederum sehr viel Besuch. Mehrmals sind die beiden jungen Spees, die Söhne des Admirals, Gäste unserer Leutnants. Üppig wie die Phäaken leben wir jetzt. Täglich fangen wir große Massen von Langusten, von Hummern ohne Scheren, mit stachlichen Rückenschildern, oft fünfzig am Tag, und zuweilen seltene exotische Fische von bizarren Formen und Farben. Auf dem großen Achterdeck sitzen alle, die Zeit haben und angeln. Willig fassen die Herumstehenden mit an, wenn ein

Glücklicher ausruft: „Bei mir hat er gebissen!“ Zum Fang der Langusten nehmen unsere Matrosen Körbe, in die sie als Köder faulige Fleischstücke legen; gehorsam kriechen die Langschwänzer hinein. Dann kochen sich die Heizer den ersten Hummer, den sie überhaupt im Leben gegessen haben, in der Heizerbadekammer und verschlingen ihn, als wäre er der übliche Labskausch. Große, weiße Flecke kommen dicht am Schiff zum Vorschein und bewegen sich auf und nieder. Sie sind nicht lang, diese Fische, vielmehr dick und platt, quermäulig wie die Haie, tragen oben auf dem Schädel Augen und Stirnlöcher und haben ein knorpliges Skelett. Das sind Rochen, die gleich den Haien in den tropischen Meeren umherschwimmen, doch nur bösartig sind, wenn sie gezwungen werden, sich zu verteidigen.

Nun ist die idyllische Zeit vorüber. Das Kreuzergeschwader verläßt uns. Wir wissen nur, daß es nach Süden gegangen ist; alles andere bleibt geheim. Ehe wir von der Felseninsel abfahren, machen wir schnell noch einen von der „Gneisenau“ gekaperten großen Segler leer. Mit etwas gemischten Gefühlen versenken wir ihn; denn wir schicken ihn unter Wasser, haben ihn aber nicht selbst gefaßt. Doch Geduld, auch unser Weizen wird noch blühen. Etwas ausgesetzt kommen wir uns jetzt vor. Vielleicht werden sie sich

nun, nach der Schlacht bei Coronel, zu großen Massen vereinigen — anders tun sie es ja nicht — und wir freuen uns schon jetzt auf ihre enttäuschten Gesichter, wenn sie, tapfer durch ihre Übermacht, nicht unsere Kreuzer, sondern den „Prinz Eitel-Friedrich“ erblicken werden. Aber der Mensch denkt . . .

Am 29. November beginnen unsere neuen Fahrten. Nach wenigen Tagen schon, am 5. Dezember, taucht aus dem Nebel ein Dampfer auf. Rings der graue Himmel der Morgenfrühe. Wir heißen das Signal: „Namen geben, Flagge heißen!“ Donnerwetter, der Kerl zeigt die englische Flagge. Das macht uns auf der See nun doch einmal den größten Spaß, denen eins auszuwischen. Genau wie der deutsche Armeesoldat mit der Muttermilch den Gedanken eingesogen hat, wir müssen vor Frankreich auf der Hut sein, denn es schreit nach „Revanche“, genau so klar ist es dem deutschen Seemann, daß Deutschland zu Wasser nur einen Feind hat, und das ist England. Daran ändert auch das gute kameradschaftliche Verhältnis nichts, das zwischen den deutschen und englischen Marineoffizieren immer bestanden hat. Gott sei Dank, der Bann ist gebrochen! Nun wird es wohl bald auch noch mehr geben.

Der Engländer stoppt. Zwei Offiziere und einige Matrosen gehen als Prisenkommando an Bord und

prüfen Schiffspapiere und Ladung. Es ist der englische Dampfer „Charcas", der mit Stückgütern und Metallwaren unterwegs ist. Der Dampferkapitän mit Frau und Kind ist sehr verzagt. Doch ihr Erstaunen ist grenzenlos, als sie an Bord des „Prinz Eitel-Friedrich in den ehemaligen Musiksalon geführt werden und eine Kabine erster Klasse bekommen. In rührender Weise nimmt sich der Stabsarzt des kranken Kindes an. Auf der Höhe von Corral versenken wir unsere Prise. Großartig ist das Schauspiel, als der Dampfer, der den historischen Namen des alten Kaiserreichs Peru trägt, untergeht. Zuerst läuft das Vorschiff voll, dann richtet das gesprengte Schiff sich kerzengrade auf und wird, wie ein umstürzender Kirchturm, sich im Fallen überschlagend, in die Tiefe gezogen. An der Wasserfläche treiben die gelockerten Holzteile wieder auf, und es wimmelt von Planken. Niemand wird es bewegen, wenn sonst irgend ein toter Gegenstand versenkt wird. Aber ein Schiff, auf dem vor zehn Minuten noch Menschen waren, in den Wellen verschwinden zu sehen, berührt eigenartig. Der Kapitän des „Charcas" wird von uns ausgefragt. Der englische Konsul hat, wie er erzählt, versichert, daß die chilenische Küste nun wieder von deutschen Schiffen frei sei. Um diesen britischen Dünkel zu strafen, setzen wir die Leute des „Char-

cas" in Papudo, einem kleinen Hafen nahe bei Valparaiso an Land. Es sind englische und amerikanische Matrosen, und sie verabschieden sich mit dem Gruß: „Good bye, Gentlemen" und mit „Three Cheers."

An das Kreuzergeschwader haben wir nicht mehr gedacht. Wir vermuten, daß es um Kap Horn herum ist. Da, am 10. Dezember, des Nachts, fangen wir ein verstümmeltes Funkentelegramm auf.

„Montevideo, Falklandinseln, Einheiten, Überlebende, Gneisenau."

Wir erschrecken. Das alles ist so unbestimmt, aber schwer lastet es auf uns. Etwas ist sicher passiert, und eine böse Ahnung beschleicht uns. Tags darauf wiederholen sich die Signale. „Daily Mail" funkt nach den Falklandinseln. Sie möchte von dem englischen Bischof vollständige Einzelheiten über Sinken von „Scharnhorst", „Gneisenau", „Leipzig", möchte Photographien haben, die gut bezahlt werden sollen. Der Bischof soll ihr reichlich kabeln, auch Erzählungen von Überlebenden. Nun beugt uns die erschütternde Gewißheit einer Katastrophe. Unsere Brüder haben in den Wellen ihr Grab gefunden. Wir alle waren zuletzt wie eine große Familie. Wer mag noch am Leben sein? „Wenn wir der Übermacht erliegen, dann haben wir wenigstens unsere Pflicht getan," so sagte

Graf Spee zur Besatzung des „Eitel-Friedrich". Es ist gekommen, wie er in diesen schlichten Worten es prophezeit hatte. Nur unsere Leute glaubten die schlimme Kunde nicht. „Das ist nicht wahr, solche Schiffe können ja gar nicht untergehen", sagen sie leise, denn die Kunde war ihnen zu plötzlich gekommen.

Das Geheimnis des Pacific

Neue Pläne — Hurra, ein Franzose — Mit dem „Jean“ im Schlepptau zur Osterinsel — Die „Kildalton“ — Robinsons Eiland — Die Frauen von Rapanui — Die Steinkolosse — Auf der Prärie — Stille Nacht — Ein kohlenschwarzer Christtag

Alles, was der Kommandant des „Prinz Eitel-Friedrich“ bisher an weiteren Plänen vorhatte, muß sich nun ändern. Der Rückhalt fehlt uns, den unsere großen Kreuzer uns gaben, und die Kohlenversorgung wird noch schwieriger. Wir müssen auf unsern Traum, uns womöglich nach Hause durchzuschlagen, verzichten.

Der Kommandant hat gerade die älteren Offiziere um sich versammelt, um vor dieser wichtigen Entscheidung sich mit ihnen zu beraten. Die einen sind dafür, nach Norden zu gehen, und, wenn sonst nichts übrig bleibt, in einen amerikanischen Hafen einzulaufen. Die anderen wollen unten herum und hoffen auf der Ostküste noch Kohlen zu bekommen. Während unsere Meinungen aufeinander platzen, stört uns ein Signalgast mit der Meldung: „Segler

in Sicht! Prisenkommando sich klar machen!" Die Leute steigen ins Boot, schnell klatscht die kleine Rettungsjolle ins Wasser, während dem Segler das Signal übermittelt wird: „Stoppen Sie sofort!" Das Schiff ist ein Franzose und heißt „Jean". Es braßt gegen den Wind, so daß es keine Fahrt mehr macht. Unsere Leute, denen die Sache nun nicht mehr neu ist, gehen an Bord. Der Prisenoffizier hat seine Leute eingeteilt. Matrose Sabel geht sofort ans Ruder mit einer Gemächlichkeit, als sollte er nur auf dem „Prinz Eitel-Friedrich" Posten ablösen. Jammernd drückt sich die französische Besatzung an die Reling, und alle flüstern: „Des Allemands!" Sie fragen einen von unseren Leuten, ob sie schon heute erschossen werden sollten.

„Nicht gleich, erst später," erwidert einer von unsern Kerlen lachend.

Der Scherz ist wohl ein bißchen häßlich, doch desto größer ist nachher die Freude der armen Teufel, als sie von den deutschen Barbaren so human behandelt werden.

Nun war alles Beraten zunächst einmal Nebensache. Nun hieß es vorerst: Was für eine Ladung hat der Segler? Man kann sich denken, wie froh wir waren, als der Prisenoffizier signalisierte: „Dreitausendfünfhundert Tonnen Cardiffkohlen!"

Einmütig stimmen wir unsern Leitvers an: „Laß fahren deine Sorgen, du änderst nicht dein Los. Das Heut ist dein, das Morgen birgt Gott in seinem Schoß!“ Schnell heran ans Entkohlen, aber wie? Sollen wir in eine der wilden, verlassenen Felsenbuchten der chilenischen Küste einlaufen? Aber seit der Schlacht bei Coronel und noch mehr seit der Schlacht bei den Falklandsinseln suchen sie uns. Es ist Gefahr, daß unser Aufenthaltsort verraten wird. Dann legen sich englische Schiffe davor, und wir können nicht mehr heraus. Wir schicken uns deshalb an, in See die Kohlen zu übernehmen. Jedoch die heftige Dünung verhindert dies. Der große Segler schwankt hin und her, und seine Raen bedrohen Deck und Aufbauten des „Prinz Eitel-Friedrich“. Mit Ladebäumen zu arbeiten, ist bei der ungeheuren Takelage des Segelschiffs, bei dem Übergewicht der Masten unmöglich. Hätten wir diese dagegen weggesprengt, so hätte das Schiff wieder herumgetanzt wie eine Nußschale. Wir müssen daher uns nach einem Punkt umsehen, der sich zur Landung eignet.

Eine Insel gibt es, die verlassen genug ist, um uns vor dem Feind zu schützen, es ist die etwa 1600 Meilen entfernte Osterinsel. Verheißungsvoller Name! Wir entschließen uns dorthin zu gehen. Zwei Offiziere und fünfzehn Mann steigen auf den „Jean“,

und unter unserer Anweisung segelt er mit uns. Da der Wind aber einschläft, wird die Geschichte uns bald langweilig. Wir nehmen ihn in Schlepp, mit Trossen, die an seiner Ankerkette befestigt werden, und nun geht es munter los. Ein Blick mit dem Doppelglas überzeugt uns, daß das Einverniehmen zwischen beiden Nationen glänzend ist. Unser Prisenoffizier schießt mit der Pistole nach der Scheibe, und der französische Kapitän, Monsieur Dillinger, zeigt an. Das war wieder etwas für unsere Leute; sie alle wollten gern auf dem „Jean" fahren. Jeden Morgen sehen wir sorgenvoll auf die dicke Stahlleine, und auf den Poller, der sie festhält. Schließlich laufen wir mit acht Seemeilen durch den Stillen Ozean.

Während wir den „Jean" im Schlepptau haben, wird abermals ein Segler sichtbar. Es ist ein Engländer, die Bark „Kildalton", die mit Erz, Kohlen, Mennige, Blecheimern und Kohlenschaufeln von Glasgow nach den Häfen Chiles unterwegs ist. Wir könen uns nicht lange mit ihr aufhalten; doch ihre Ladung kommt uns zu paß. Wir nehmen uns die Kohlen, die Schaufeln, mehr Blecheimer, als wir brauchen können, dazu Farbe für unser verrostetes Schiff. Gegen Abend versenken wir die Bark. Spiegelglatt ist die See, hell und bleich scheint der Mond, und mit vollen Segeln, gespensterhaft, wie von un-

sichtbarer Hand gezogen, sinkt die „Kildalton“ langsam und lautlos in die Tiefe. Kein starkes Überlegen ist zu sehen, kein Krachen der Takelage zu hören. Die Besatzung, zwanzig Mann, nehmen wir an Bord. Drei kleine englische Schiffsjungen sind darunter, die sich rasch mit der Situation abfinden und lustig sind, im Gegensatz zu dem Kapitän, einem weinerlichen, griesgrämigen Alten. Nun haben wir also schon eine französische und eine englische Reisegesellschaft.

Zwölf ganze Tage schleppen wir den „Jean“. Am 23. Dezember sind wir bei der Osterinsel. Weiß Gott, morgen ist Heiligabend! Wer hätte an Weihnachten gedacht! Fast sträflich erschien es uns, mit solchen Träumen uns abzugeben, statt unsere Gedanken wandern zu lassen zu unseren braven Kameraden, die nun zweitausend Meter tief den ewigen Schlaf tun.

Endlich haben wir die Insel selbst in Sicht. Mit unzugänglichen Felsmauern steigt sie aus dem Ozean, und ich denke an Chamissos Gedicht über das Eiland Salas y Gomez, das unfern von diesem liegt:

> Salas y Gomez raget aus den Fluten
> Des stillen Meers, ein Felsen kahl und bloß,
> Verbrannt von scheitelrechter Sonne Gluten,
> Ein Steingestell ohn' alles Gras und Moos,
> Das sich das Volk der Vögel auserkor
> Zur Ruhstatt im bewegten Meeresschoß.
> So stieg vor unsern Blicken sie empor,

Als auf dem Rurik: „Land im Westen! Land!“
Der Ruf vom Mastkorb drang zu unserm Ohr.
Als uns die Klippe nah vor Augen stand,
Gewahrten wir der Meeresvögel Scharen
Und ihre Brüteplätze längs dem Strand.
Da frischer Nahrung wir bedürftig waren,
So ward beschlossen, den Versuch zu wagen,
In zweien Booten an das Land zu fahren.

Zwar kein hundertjähriger, silberbärtiger, nackter romantischer Greis wohnt auf der Osterinsel wie jener „Gast der grausen Wildnis“, der sterbend zurückfällt, als die Seefahrer ihn finden und über dessen Haupt allnächtlich das heilige Kreuz des Südens glüht. Aber seltsame, zerlumpte Gestalten laufen am Ufer herum. Man sieht, die Ankunft eines Schiffes ist für diese Menschen ein Ereignis, und bald kennen wir den Zusammenhang. Einmal im Jahr landet hier ein chilenischer Dampfer, der die notwendigsten Waren mitbringt und Rinderhäute holt. Denn große Rinderherden sind neben Ziegen und Schafen, deren Wolle nach Tahiti geht, der Reichtum dieser vulkanischen Insel. Man kann nicht sagen, der Reichtum der Bewohner. Fremde haben den Erwerb an sich gerissen, eine englische und eine deutsche Firma, zwischen denen in den letzten Jahren eine erbitterte Konkurrenz bestand. Jedesmal wenn der Dampfer zu erwarten ist, werden große Schlachtungen vorgenommen. Das Fleisch, das nicht verwendet wird, werfen die Einge-

borenen ins Meer, und so wimmelt es rings um die Osterinsel von Haifischen. Gierig glotzend umlagern sie tagsüber unser Schiff.

Bis zum neuen Jahr bleiben wir nun hier, und unabläßig durchstreifen wir die Insel. In die abenteuerliche Welt des Robinson Crusoe wähnen wir uns versetzt. Von phantastischen Rätseln der Geschichte und der Völkerkunde fühlen wir uns umgeben. Noch im September 1913 kam hierher eine kleine englische Segeljacht aus Buenos Aires mit einer wissenschaftlichen Expedition, deren Aufgabe es war, dieses „Geheimnis im Pacific“ zu erkunden. In vielen Forschungsreisen spielt die Osterinsel eine Rolle. Im Juni 1882 wurde vom Chef der Kaiserlichen Admiralität der Kommandant von S. M. Kanonenboot „Hyäne“, Kapitänleutnant Geiseler, auf der Fahrt von Valparaiso nach den Samoainseln hierher entsandt, um die noch vorhandenen Reste einer toten Kultur zu besichtigen und für die Ethnologische Abteilung der Königlichen Museen in Berlin nach Kräften tätig zu sein. Ihren Namen dankt die Insel den Holländern, die sie „Paasche-Eilandt“ tauften, weil sie zur Osterzeit dorthin gelangten. Rapanui oder Tepito te Fenua heißt sie bei den Eingeborenen. Cook hat sie 1774 besucht, Kotzebue 1816, dann 1868 das englische Kriegsschiff „Topaze“, 1870 das chile-

nische Kriegsschiff „O'Higgins“, später die französischen Kriegsschiffe „La Flore“ und „Seignelay“. Den letzten König der Insel, der angeblich von dem ersten Einwanderer Ta-ku-iu abstammte, verschleppten 1863 peruanische Kaper auf die Chinchainseln, wo er in der Gefangenschaft starb. Im Jahre 1876 erschlugen die Insulaner den französischen Bürger Doutrou-Bornier, der sie roh tyrannisiert hatte, und der auch die Zöglinge einer von dem Jesuiten Eugen errichteten Missionsstation zur Übersiedlung nach Tahiti zwang. Einst war die Insel volkreich. Noch 1860 zählte sie etwa 3000 Seelen. Das Unwesen der peruanischen Sklavenhändler und Seuchen haben diese Ziffer bis auf weniger als 200 herabsinken lassen. Jetzt ist die autochthone Rasse mit Chilenen und allen möglichen Menschentypen der Erde vermischt. Die Ureinwohner sind Polynesier, tiefschwarz oder dunkelbraun, die Männer mit starken, früh ergrauenden Bärten, die Frauen und Mädchen schlaff und bald verwelkend. Lange hat hier die Sitte der Vielmännerei geherrscht. Regiert wird die Insel von dem „Gouverneur“, der Schullehrer, Pfarrer und Küster in einer Person ist. Nur einige niedere, primitiv aufgebaute Steinhäuser sind als menschliche Behausungen da. Kümmerlich und verwahrlost ist auch das Innere der kleinen, hölzernen Kirche. Keine Bank steht dort;

auf der Giebelseite erhebt sich ein häßlicher Altar, der ganz ohne heiligen Schmuck ist.

Das mysteriöse Wahrzeichen der Osterinsel sind die riesigen Steinidole, die man schon vom Meer aus erblickt, Jahrhunderte alte Standbilder prähistorischer Könige, graue, von Schlingpflanzen umrankte Kolosse. Etwa fünfhundert sind es. Längs dem Strande türmt sich wohl ein Dutzend von ihnen auf. Wind und Wetter haben sie zerfressen, und es läßt sich nur erraten, daß sie vor Zeiten menschliche Umrisse hatten. Der oberste Teil ist nach hinten übergefallen. Eine Steinpyramide, das Tabuzeichen, veranschaulicht die spätere Bestimmung dieser von einem Wall vulkanischen Gerölls umfriedeten Wüstenei; sie diente als Grabstätte. Am Weg zum Krater, dem Rana Roraka, liegt, mit ostwärts gerichtetem Kopf, der fast menschenähnlich ist und sogar zwei Ohren hat, ein umgestürztes, nahezu acht Meter hohes Idol. Die größte Gruppe befindet sich an der Südwestseite des Kraters, in Bodenvertiefungen. Aufrecht, der Küste zugewandt, ragen dort fünfzehn dieser Götzen, mit flachen, spitzen Nasen, Hängeohren, wulstigem Mund und scharfem Kinn; die Hinterhäupter sind gefurcht, die Rücken krumm gebogen. Mit den Schultern entwachsen die Monumente steinernen Plattformen. Die Vorderseite hat einen engen Eingang. Dort, in fin-

steren Löchern steckten, wie Geiseler 1882 von einem würdigen Rapanui-Mann hörte, die gefesselten Gefangenen, bevor sie den Götzen zu Ehren abgeschlachtet wurden. Bergaufwärts entdeckt man die Werkstätten der Steinmetzen. Lanzenspitzen aus Obsidian, jenem vulkanischen Glas, aus dem im Yellowstone-Park eine hohe Felswand errichtet ist, Felsen mit Figuren, die Bilder von Schildkröten oder Seefischen sein sollen, plumpe Malereien auf Steinplatten, die Schiffe darstellen oder den allmächtigen Gott Make-Make, den Gott der Vogeleier, sind andere Spuren einer fernen, sagenhaften Epoche. Mehrere Forscher haben erzählt, daß die Steinidole, die sie sahen, ungeheure rote Mützen trugen. Das sind die Tuffsteinklumpen neben den geborstenen Kolossen. Interessant sind noch manche von Geiseler wiedergegebenen Einzelheiten. In den Gräbern waren Vogelskelette verborgen. Ein Insulaner, den Geiseler deswegen befragte, ahmte das Geschrei einer Eule nach; Eulen hatten sich in diese Höhlen verirrt und waren dort jämmerlich zugrunde gegangen. Die Grabmäler haben zwei Löcher, damit die Seele des Toten, wenn der Gott Make-Make sie verfolgt, entfliehen kann. Nach einem Mythus, der den Verfall der Idole erklären soll, haben die Götter einst nachts miteinander gekämpft, und der Stärkere hat dem

Schwächeren den Hals abgehauen. In den Hütten wurden kleine Götzenbilder verehrt, Hausgötter, die man Moi-Maine nannte, und denen man zur Zeit der Bananenreife huldigte. Eine schattenhafte Überlieferung weiß von einer Königin, die vor tausenden von Jahren auf der Insel regiert habe. Ist dieses öde Eiland ein Gegenstück zu der Märcheninsel Atlantis? War hier in dunkler Vergangenheit ein größerer Inselkomplex, den vulkanische Umwälzungen in die Meerestiefe rissen?

Wir suchen, als wir ankommen, zunächst den Viehbestand für uns zu verwerten. Monate hindurch schon haben wir kein frisches Fleisch mehr gegessen, bis es in Valparaiso uns geboten wurde; nun ist auch das schon wieder nur eine Erinnerung. Außerdem müssen wir jetzt, bevor wir von neuem ungewissen Abenteuern entgegenfahren, uns verproviantieren. Die beiden Küchenmeister, die für die Verpflegung der Schiffsmannschaft zu sorgen haben, werden mit zwanzig Matrosen an Land geschickt. Die Herden, die auf den kahlen Flächen weiden, werden von eingeborenen Hirten gehütet. Vom Pferd aus halten diese ihre Rinder zusammen, und wenn Schlachtvieh nötig ist, fangen sie wie die Gauchos der Pampas sich die Stücke mit dem Lasso, den sie in kühnem Bogen dem Tier um Hals, Hörner und Füße schleudern. Sie

sind sehr geschickt in ihrem Handwerk, und unsere Matrosen können beobachten, daß es gar nicht so leicht ist, wenn ein Bulle Unheil ahnend das Weite sucht, im Galopp hinter ihm herzujagen. Das ist nun wieder etwas, was unsern blauen Jungens Spaß macht. Natürlich versuchen auch einige von ihnen sich im Fangen der Rinder, treffen aber mit dem Riemen statt der Hörner oder der Beine immer nur den Schwanz des Bullen und geben es zuletzt lieber auf. Sobald das Vieh überwältigt ist, wird es von den Eingeborenen, ohne daß sie es vorher betäuben, wo es hinfällt, abgeschlachtet und ausgeweidet. Unser Landungsplatz ist daher bedeckt mit Därmen, Köpfen und anderen Resten, die allmählich verfaulen. Roh genug ist der Betrieb in diesen Schlachtereien, und wer noch nicht abgestumpft ist, den muß der Hergang ekeln. Für den „Prinz Eitel-Friedrich" wird frisches Fleisch von ungefähr fünfzig Rindern eingelegt, es wird gleich in die Boote gepackt und an Bord im Kühlraum wohl verwahrt. Der Vertreter der deutschen Schlachterfirma ist übrigens ein Deutscher. Er ist auf der Osterinsel unser einziger Landsmann. Wir sind nicht besonders stolz auf ihn, denn er ist ein furchtbares Rauhbein und hat sich mit allen Leuten gezankt. Wir betrachten es selbstverständlich als unsere Pflicht, seine Partei zu nehmen, aber wir haben

dabei das dunkle Gefühl, daß er nicht ganz im Recht ist.

Sobald der Anker gefallen ist, wird der „Jean" längsseit genommen, und das Entkohlen beginnt. Bis spät in die Nacht wird am 23. Dezember gearbeitet. Nun ist Heiligabend da. Nachmittags drei Uhr ertönt auf einmal der Pfiff: „Ausscheiden mit Kohlen, klar machen zu Weihnachten, alle Mann sich waschen!" Obgleich nichts befohlen war, haben fleißige Hände in der Stille gewirkt und allerlei Dinge für das Weihnachtsfest fertiggestellt. Nach fünf Uhr ist die gesamte Besatzung im großen Speisesaal zweiter Klasse vereinigt, rings um einen strahlenden Weihnachtsbaum. Zwar ist dieser Weihnachtsbaum nur ein Besenstiel mit grün gestrichenen Besenreisern und Watte aus dem Lazarett, die uns den weißen Schnee vortäuscht, den Schnee der deutschen Heimat. Aber von Bremen her hat der „Prinz Eitel-Friedrich" noch goldene Nüsse, Knallbonbons und sonstige Christbaumwunder; und was will das Herz mehr als hellen Lichterglanz, den Lichterglanz aus Kindheitstagen? Da sitzt nun die Mannschaft, alle die frischen jungen Kerls, braun gebrannt von der südlichen Sonne, schwarze Kohlenränder unter den Augen, doch sauber gewaschen und in ihrem tadellosen weißen Weihnachtspäckchen, das sie

sich eigens für diesen Zweck aufgespart haben. Mit verklärten Augen lauschen sie der alten Weihnachtsgeschichte, die der Kommandant aus der Bibel ihnen vorliest. Kernig und markig, Offizier, Vater seiner Leute und Prediger mahnt er an die Lieben daheim und geht dann zu den Worten des Weihnachts-Evangeliums über. Selten wohl ist es von den deutschen Matrosen mit innigerer Andacht und mit mehr Dankbarkeit gehört worden als hier auf der verlassenen Insel, mitten im unendlichen Ozean. Der Lloydflügel aus dem Musiksalon erklingt, so sanft, wie sie von rauhen Männerkehlen gesungen werden können, ziehen die alten deutschen Weihnachtslieder „Stille Nacht“ und „Ihr Kinderlein kommet“ durch den Raum, und manchem Familienvater, der an Frau und Kinder denkt, läuft eine Träne über die Backen.

Nun ist die Feier zu Ende, gekohlt wird heute nicht mehr. Die Leute sollen Weihnachten feiern. Rührend ist es, wie sie an ihren Tischen sitzen und ihre kleinen, aus Besenreisern gefertigten Weihnachtsbäume anschauen. Bald schwindet bei Pfefferkuchen, Weihnachtspunsch und gutem Weihnachtsessen die Wehmut, und das Schiff hallt wieder von fröhlichen Gesprächen und heiteren Liedern. „Man kann ja auch nicht den ganzen Abend Weihnachtslieder singen,“ hat einer gesagt. „Es war in Schöne-

berg, im Monat Mai", stimmt er an, und nun ist die von aller trüben Kopfhängerei erlösende Weihnachtsstimmung da. Die Offiziere sitzen in ihrer Messe beim Weihnachtsessen, köstliche Leckereien, die in weiser Vorsicht unser Zahlmeister für den Weihnachtstisch aufgehoben hat, beleben auch hier die Stimmung. An dem Tod unserer armen Kameraden konnten wir ja nichts ändern. Jetzt hat der Lebende das Recht, und die kurzen Stunden der Sorglosigkeit werden von allen ausgekostet. Gegen zehn Uhr erscheint eine Abordnung der Mannschaft und bittet den Ersten Offizier, in der Messe einige Lieder singen zu dürfen, was bereitwilligst gewährt wird. Nun tritt eine Abordnung ein, die nicht mehr aus zwei bis drei Mann besteht, sondern aus der ganzen Besatzung. Voran ein kleiner, flinker Bursche im roten Frack, der auf dem „Tiger" Funkentelegraphie-Gast war und meisterhaft die Violine spielt, hinter ihm her eine Musikbande mit den üblichen Bordinstrumenten, Harmonika, Trompete, Trommel und Kochtopfdeckeln. Mit vielen Reden, die immer von einem Tusch der Musik begleitet werden, bringen sie dem Kommandanten und den Offizieren die üblichen Ovationen dar, dann gehen sie befriedigt wieder hinaus und feiern vergnügt weiter. Auf die Uhr sieht niemand. Schon haben sich die solideren Herren aus der Messe zurückgezogen.

Mit einemmal ertönt gegen zwei Uhr nachts markerschütternd und schneidend der Ruf: „Mann über Bord!“ Unser erster Gedanke: wer hier über Bord fällt, ist ein fetter Bissen für die Haie, und daß das in der Weihnachtsnacht geschehen soll, ist besonders unangenehm. Als ich so schnell wie möglich auf das große Achterdeck stürze, höre ich laut rufen, sehe nahe der Bordwand im phosphoreszierenden Wasser etwas Rotes aufblitzen und erkenne zu meinem Erstaunen den lustigen Musikanten im roten Frack, der schnell nach der ausgeworfenen Boje schwimmt. Er beruhigt uns, die wir oben stehen, mit den Worten: „Ich bin schon wieder hier,“ ist mit einem Sprung auf der Jakobsleiter und kommt dann naß wie eine Katze mit seinem roten Frack an Bord, wo er sofort wieder den Fiedelbogen hebt. Spielend und tänzelnd war er über Bord gefallen. Kommandant und Offiziere sind froh über seine Errettung, so daß er mit einer ernsten Ermahnung davonkommt. Auch die Besatzung des „Jean“ und der „Kildalton“ hat währenddessen sehr vergnügt den Weihnachtsabend begangen. Der französische Kapitän ist in die Deckoffiziersmesse eingeladen worden. Er singt „La Petite Tonkinoise“ vor und begleitet sich selbst sehr nett auf der Laute; sein überaus komischer Vortrag erregt Stürme

von Heiterkeit. Dann stimmt er deutsch das „Heil Dir im Siegerkranz“ an.

Am nächsten Tag, dem Weihnachtstag, nehmen wir unsere Arbeit wieder auf. Bis gegen Abend wird gekohlt, das Doppelte der erwarteten Tonnenzahl wird gefördert. So dauert es bis Silvester. Dann sind unsere Bunker gefüllt. Am Nachmittag des 31. Dezember versenken wir den französischen Segler. Die Leute des „Jean“ und der „Kildalton“ werden vom Kommandanten befragt, ob sie die Gefahren, die einem Kriegsschiff im Kriege drohen, mit uns teilen wollen, oder ob sie es vorziehen, auf der Osterinsel zu bleiben. Nach langer Beratung bitten sie uns, sie auf der Insel zu lassen. Wir geben ihnen Eßwaren, Segel zum Zeltbau, Tische und Stühle. Und wenn sie inzwischen kein Dampfer abgeholt hat, sitzen sie dort noch heute. Vorausgesetzt allerdings, daß sie sich nicht in die Haare geraten sind. Als wir am 2. Januar noch einmal nach ihnen sahen, schien die „Entente cordiale“ so ziemlich ungestört.

Der Kommandant verkündet, was er beschlossen hat. Wir wollen in weitem Bogen um Kap Horn herum, nach der Ostküste Südamerikas, in den Atlantischen Ozean.

Unser Beutezug durch den Atlantic

Hinab in kältere Regionen — Eisberge — Die Botschaft des Norwegers — Doppelter Fang an Kaisers Geburtstag — Der Indianer und die Haie — Nummero sieben bis neun — Was alles auf der „Floride“ war — Nummero elf — Wir fahren weiter

Warm ist das Klima dieser Zone noch heute, am 31. Dezember des Jahres 1914, an dem wir unsere Reise nach Süden beginnen. Nun geht es aus auf neue Taten. Aber wir vermeiden die Magelhaens-straße, in der wir englischen Kriegsschiffen begegnen könnten, und streben den antarktischen Gewässern zu, der Eisgrenze. Schon in den ersten Tagen ersetzen wir unser weißes sommerliches Zeug durch wärmere Kleider, und nach zwei Wochen haben wir eine Temperatur wie bei uns zu Hause im Spätherbst. Nun sind wir nahe dem Kap Horn, und jeder Seemann, der diesen Breitengrad noch nicht passiert hat, rühmt sich, daß es ihm jetzt beschieden ist. „Wer Kap Horn umschifft hat, darf die Beine auf den Tisch legen“, d. h. er kann sich schon etwas darauf einbilden, besagt ein alter Schnack. Bis zum 60. oder 61. Breiten-

grad herunter und noch südlicher dringen wir vor. Bald sind wir da, wohin sicherlich kein englisches Kriegsschiff ohne zwingende Gründe sich wagen wird; denn die Seefahrt ist hier nicht einfach und harmlos. Dicker Nebel lagert über dem Meer, die Temperatur sinkt bis auf ein Grad, und bald erscheint, märchenhaft für die, die die Polarzone noch nicht kennen, schneeweiß und kobaltblau schimmernd, ein riesiger Eisberg von der Größe eines Häuserblocks. Aus der Sphäre des Packeises wandert er gegen Norden, tief hinein in den Atlantik, bis er von der Brandung zermürbt wird und untergeht. Als wir weiterfahren, sehen wir am Tag und in der hellen Nacht durchschnittlich zehn bis zwanzig dieser eisigen Giganten, und jedesmal übt ihr Bild eine seltsame Anziehungskraft auf uns aus. Schön und schaurig wirken sie in der Todeseinsamkeit des Meeres. Kaum vermag sich der Laie von ihren Dimensionen eine Vorstellung zu machen; denn mit dem Zehnfachen ihrer Höhe über Wasser, die durchschnittlich 40 bis 100 Meter beträgt, ragen ihre transparenten Schichten harten blauen Eises in das Wasser hinein. Mit furchtbarer Deutlichkeit vergegenwärtigt dieser Anblick, wie seinerzeit die „Titanic“ ahnungslos und leichtsinnig einen solchen Koloß anrannte, gegen dessen Schwerkraft der größte Dampfer der Welt machtlos ist.

Die plötzliche Kälte hat uns alle überrascht. Mehr noch als die übrige Besatzung wird ihrer der auf der Back aufgestellte Leutnant inne, der die in Sicht kommenden Eisberge auf die Brücke melden muß, und dem der eisige Wind grausam ins Gesicht fährt. Sein einziger Schutz gegen den Frost ist ein alter Pelerinenmantel, den der Kommandant aus seiner Leutnantszeit noch übergespart hat, und der nun, mit einer wollenen Decke gefüttert, hochgeschätzt von einem zum andern weitergereicht wird. Mehrere Hunderte von Seemeilen entfernt, in weitem Bogen lassen wir die Inseln der englischen Antarktis liegen, das langgestreckte Süd-Georgien, seine Schneefelder und Gletscher, die Süd-Orkneys und ihre Klippen, die vulkanischen Süd-Shetlands. Wir fangen Haifische und watschelnde Albatrosse, die, ausgestopft oder zu Daunenkissen umgewandelt, uns eine zärtlich gehegte Jagdbeute sind.

Bei Kap Horn treffen wir einen norwegischen Segler, in dem wir zuerst ein feindliches Schiff vermuten. Dann, nachdem wir ihn als freundlichen Neutralen erkannt haben, begrüßen wir ihn. Er ist auf der Rückfahrt und hat Salpeter geladen. Redlich teilt er uns mit, was er vom Kriege weiß. Er äußert die Vermutung, daß der Krieg schon aus sei. Mit Kopfschütteln nehmen wir die Nachricht hin. Der

Prisenoffizier unterhält sich mit dem Norweger des längeren, zur Belohnung für den unfreiwilligen Aufenthalt. Der Mann bestätigt den Untergang des deutschen Kreuzergeschwaders. Auch daß die „Nürnberg" verloren ist, sagt er uns, und mit ehrfürchtigem Staunen hören wir von dem Helden, der auf dem kieloben treibenden Schiffe noch einmal die schwarzweißrote Flagge zeigte und dann mit in die Tiefe sank. Wir senden dem ehrlichen Norweger, bevor wir uns von ihm verabschieden, einen auf der Osterinsel geschlachteten wilden Hammel hinüber.

Je näher wir der Küste sind, desto deutlicher werden die Funkensignale. Oft sind bis zu acht englische Kreuzer um uns her, und da der Fang von blauen Walfischen und Finnwalen hier sehr ergiebig ist, wimmelt es von norwegischen Walfischfängern, die vielleicht auch mit drahtloser Telegraphie versehen sind und lästig werden können. Ganz klar sind jetzt die Funkensignale der Falklandsinseln. Noch einmal durchzuckt uns die Erinnerung an unsere gefallenen Kameraden.

Am 26. Januar, abends um zehn Uhr, taucht ein russisches Segelschiff vor uns auf, die „Isabel Browne" aus Maria Hamm auf den Alandinseln. Die Bark führt 2700 Tonnen Salpeter; „Aermelkanal, auf Order" melden die Papiere. Wir verfahren mit

dem Russen wie mit dem Franzosen und dem Engländer. Bei ruhigem Wetter nehmen wir die Besatzung noch abends an Bord. Sonderbarerweise versteht nicht ein einziger von ihnen Russisch; sie alle sind blonde Finnen. Am Morgen des 27. Januar wird die Bark versenkt. Wieder einmal haben wir fremde Gäste, und wir richten uns gleich auf Zuwachs ein, der denn auch nicht lange auf sich warten läßt. Zwei englische Schiffe müssen in der Nähe sein, laut hören wir sie funken.

Kaisers Geburtstag mitten im Ozean. Die Leute sitzen auf dem Vordeck in der prallen Sonne, gegen allzu heiße Strahlen durch ein Sonnensegel geschützt. In der Offiziersmesse fängt das Essen etwas später an; dafür wollen wir auch etwas später von Tisch aufstehen. Kurz, der „Prinz Eitel-Friedrich" schickt sich an, Kaisers Geburtstag, wie es deutscher Seemannsbrauch ist, zu feiern. Unsere letzten Hummern von der chilenischen Küste werden frisch aus dem Kühlraum gebracht, zweiter Gang ist Hammelbraten von der Osterinsel.

Der Kommandant hat gesprochen, das Kaiserhoch ist erschallt, und stehend singen wir den ersten Vers von „Heil dir im Siegerkranz". Da brüllt — wir hören es durch die offenen Fenster — der Mann in der Heringstonne, hoch oben im Mast: „Segler in

Sicht, zwei auf einmal." Trotz der Entfernung ist bei dem klaren Wetter jedes Segel in seiner ganzen Größe zu erkennen. Große Schiffe müssen das sein. Die Leute auf der Back johlen vor Vergnügen, singen und spielen Harmonika. Mehr können wir nicht verlangen. Das ist wirklich ein Geburtstagsgeschenk für unsern Kaiser, fürwahr, zwiefacher Segen. Das eine Schiff entpuppt sich als Amerikaner — es ist der Segler „William P. Frye" — das andere als der Franzose „Pierre Loti" aus Nantes. Beide haben zusammen gegen 8000 Tonnen Weizen, die für England bestimmt sind.

Wir geben zuerst dem Amerikaner sein Prisenkommando an Bord, dann erledigen wir den Franzosen. Das Prisemachen ist uns nun schon vertraut, und wir zögern nicht mehr, denn die Sachlage ist durchaus klar: Feindliches Schiff, hat Getreide für England, muß versenkt werden. Die Besatzung des „Pierre Loti" ist wie die des „Jean" etwas kleinlaut bis auf den Kapitän, einen verschlossenen, übellaunigen Menschen, der sich nur widerstrebend den Anordnungen fügt. Er hatte gedacht, besonders schlau zu sein, indem er auf unser Signal „Stopp" sofort erwiderte: „Es ist Krieg, ich habe keine Zeit zum Stoppen", was bei uns auf der Brücke mit herzhaftem Gelächter aufgenommen wurde. Wir sagten ihm nach-

her, er brauche auch nicht viel Zeit zu haben. In zwei Stunden sei sein Schiff versenkt.

Bei dem Amerikaner gehen wir umständlicher zu Werke. Zuerst denkt der Kommandant daran, nur die Ladung zu zerstören, die zweifellos als Bannware zu gelten hat, und den Weizen über Bord schaufeln zu lassen. Aber das hätte wenigstens sechs Tage gedauert. Auch erklärt der Kapitän des „William P. Frye", daß er eine gewisse Ladung als Ballast nötig habe, damit das Schiff stabil bleibe. Der Versuch, das Getreide durch Einpumpen von Wasser unbrauchbar zu machen, muß aufgegeben werden, da die aufgehenden Körner den Rumpf hätten sprengen können. So wird beschlossen, das Schiff wie alle andern, zu versenken.

Am nächsten Morgen, in aller Frühe, begeben wir uns auf den Amerikaner. Vom Achterdeck weht ein Schleier. Die Frau des Kapitäns beäugt uns mit einem langen Fernglas. Der Kapitän heißt Kiehne und ist deutscher Herkunft. Er sieht ein, daß er sich der Zwangslage fügen muß, und nun geht es ans Werk. Da die Besatzung neutral ist, wird sie mit noch größerer Rücksicht behandelt als sonst. Wir lassen ihr reichlich Zeit, ihre Habseligkeiten in Sicherheit zu bringen, vor allem denken wir an Mrs. Kiehne. Um sieben Uhr kommt die Familie an Bord. Ich emp-

fange die Frau am Fallreep, und oben steht der Kommandant zur Begrüßung. Die arme junge Frau ist hart mitgenommen von der Aufregung, die das Verlassen ihres Wohnsitzes mit sich brachte. Der Kommandant bedauert, daß er so viele Schwierigkeiten machen müsse. Aber der Kapitän ergreift für seine Frau das Wort: „Never mind, war fortune“, „das hilft nun einmal nichts, Kriegsschicksal,“ sagt er.

Mit beiden Beinen in der Wirklichkeit und die Tatsachen hinnehmend, wenn sie nun einmal nicht zu ändern sind. Das war das Vernünftigste, was er in diesem Falle tun konnte. Zur Familie gehören ein paar famose Jungen von sieben und zehn Jahren, Hermann und James. Nachmittags ist der Frau noch ein schlimmer Augenblick beschieden. „Der William P. Frye“, auf dem sie nahezu drei Jahre mit den Ihren gewohnt hat, muß versenkt werden. Tief liegt das Schiff im Wasser, denn die Ladung drückt es herunter. Kurz vor dem Versenken überreichen unsere Leute, die drüben gearbeitet haben, dem Kapitän ein Bild, das er, wie es scheint, in der Kajüte hatte. Sie tun sich etwas darauf zugute, es für ihn gerettet zu haben. Es muß wohl das Bild seines Vaters sein; denn was soll ein alter Mann, der über dem Sofa hängt, anders vorstellen? Zu unserer Belustigung jedoch zeigt sich Kiehne durchaus nicht gerührt, er be-

merkt nur trocken: „Das ist das Bild meines Reeders."

Vor Anbruch der Dunkelheit ist das Schiff gesprengt und nahe daran unterzugehen. Wie üblich stehen alle Leute an Deck, der amerikanische Kapitän, seine Frau und seine Kinder auf dem oberen Staatsdeck, wo sie in einer Offizierskabine nahe der Brücke, die schleunigst ausgeräumt worden ist, ihr Quartier erhalten haben. Mit Spannung erwarten alle den Moment, da der goldgelbe Weizen, der aus den Schußlöchern hervorquillt, zusammen mit dem eingedrungenen Wasser das Schiff in den Abgrund zieht. Endlich versinkt es mit lautem Krachen, während rings umher an der Meeresoberfläche der Weizen aufschwimmt. Das ist zuviel für Frauennerven. Frau Kiehne, die den Vorgang zuerst mit Interesse betrachtet hat, fällt ihrem Mann ohnmächtig in die Arme. Ihre beiden Jungen dagegen klatschen vor Freude über das nie erlebte Schauspiel in die Hände.

Zwischen der amerikanischen Besatzung und denen der bisher von uns gekaperten Schiffe ist ein Unterschied wie Tag und Nacht. Man merkt die feste Hand des jungen, energischen Kapitäns. Der originellste Kerl unter den Amerikanern ist der Bootsmann, ein Indianer, ein prächtig aussehender, ehrlicher Bursche mit offenen Augen und dichtem, schwarzem Haar, dem

seine Leute aufs Wort parieren. Täglich versichert er mir, daß sie sich äußerst wohl fühlen. Sie erhalten den Rauchsalon zweiter Klasse zugewiesen, und es wird ihnen alle mögliche Freiheit gewährt. Nur der Bootsmann für seine Person würde gern etwas zu tun haben. Er fragt geradezu, ob er nicht auf unserm Schiff als Soldat eingestellt werden könne, denn das Faulenzen sei ihm zuwider. Wo es irgendeine seemännische Arbeit gibt, ist er mit Eifer dabei, und vor allem versteht er sich auf das Fangen von Haifischen. Bei der nächsten Prise, die uns das Glück beschert, hat er seine Angel vorbereitet, einen großen, eisernen Haken mit vier Enden, an denen ein Stück faules Fleisch aufgepiekt ist. Mit den Worten: „Can i catch a hay?" bittet er um Erlaubnis, und schon nach einer Viertelstunde hat er das Biest an Deck liegen. Sowie der Hai gebissen hat, fassen alle, die auf dem Achterdeck der Jagd beiwohnen, an die Leine und holen mit mächtigem Hallo den Fisch aus dem Wasser. Die Mannschaft strömt zusammen, als der Pfiff: „Ein Hai ist gefangen!" ertönt. Auch wir haben ja schon bei der Osterinsel Haie erlegt, jedoch dieser Indianer versteht die Sache besser. Das vier bis fünf Meter lange Tier wälzt sich aufgeregt an Deck hin und her, noch sitzt ihm der scharfe Widerhaken im riesigen Maul. Um das Ungetüm am Beißen zu verhindern,

wird eine Riesenspake (ein dicker Holzkloben), ihm in den Rachen geschoben. Höflichst fragt der Indianer den Kommandanten, ob er ein Stück des Raubtieres zum Andenken haben wolle. Mit einem Hackbeil haut er zunächst die Schwanzflosse ab und dann die andern Flossen, nach und nach. Der Bottler schneidet dem Hai mit einem langen Messer den Bauch auf, aus dem alle möglichen Fische hervorschießen. Zuletzt ist das Tier ganz ausgenommen. Selbst das lebende Herz reißt der Indianer heraus. Während ich es in die Hand nehme, merke ich, daß meine Faust sich von selbst öffnet, so ungeheuer stark ist der Herzmuskel, und ebenso ungeheuer ist die Kraft des sich bäumenden Leibes. Ohne Schwanz und gänzlich ausgeweidet schlägt der Hai an Deck noch immer hin und her und bespritzt uns, die wir umherstehen, mit dicken Blutbächen, so daß wir aussehen, als kämen wir mit unserm weißen Zeug von einem Schlachtfest.

Die Familie des Kapitäns Kiehne lebt sich bei uns sehr rasch ein. Die beiden Jungen sind die Lieblinge der Matrosen, die an Deck mit ihnen spielen und turnen.

Schon in den nächsten Tagen gibt es wieder einige große Segler und Dampfer. Der Kommandant hat gehört, daß noch 38 Getreideschiffe mit Ladung nach England in der Nähe sind. Diese Aus-

sicht ist zu verlockend. Wir fahren noch nicht nach Hause, sondern setzen unsere Kaperfahrt hier an der Ostküste fort. Unsere erste Beute ist die französische Bark „Jacobsen“ aus Dünkirchen, die mit 59 000 Sack Gerste beladen ist. Sie kentert mit vollen Segeln, und dumpf krachen die Masten, die von der Gewalt des Stoßes zerschmettert werden. Unter der Besatzung finden wir fünf deutsche Reservisten, die ordnungsgemäße Bescheinigungen deutscher Konsulate haben, daß sie bei Kriegsausbruch sich meldeten, daß ihnen jedoch der Weg in die Heimat versperrt war. Anders ist es mit einem Mann vom „William P. Frye“, der mir unter seinen harmlosen Kameraden durch sein scheues Benehmen aufgefallen ist, einem Obermatrosen in den vierziger Jahren. Nachdem er kreuz und quer auf englisch ausgefragt worden ist, gesteht er, daß er Wischnewsky heißt und ein Deutscher ist. „Das ist ja eine nette Schweinerei, daß Sie das nicht sofort gemeldet haben, soviel Vaterlandsliebe hätten Sie doch noch in den Knochen haben müssen“, so wird ihm zunächst ordentlich ins Gewissen geredet. Unter Androhung der fürchterlichsten Strafen nehme ich ihn zum Kommandanten, der seine strengste Dienstmiene aufgesetzt hat und den „vaterlandslosen“ Burschen herunterputzen will. Er kommt aber nicht weit, denn Wischnewsky unterbricht ihn freudestrahlend mit

den im fließendsten Deutsch gesprochenen Worten: „Ich kenne Herrn Kapitän überhaupt schon lange, ich bin während meiner Dienstzeit, 1900, mit Herrn Kapitän auf der „Charlotte" zusammen gefahren, zwei Jahre lang, damals waren Herr Kapitän aber Leutnant und hatten einen Bart." Der Kommandant und ich sind ganz erschlagen, wir müssen beide hell auflachen. Statt einer Strafpredigt erhält Wischnewsky vom Kommandanten einen Händedruck, und sie tauschen Erinnerungen an Rio aus. Mitten im Atlantischen Ozean hat die Laune des Schicksals zwei Menschen, die sich von früher her kannten, wieder zusammengeführt.

Vierzehn Tage folgen nun, in denen wir bei Nacht stilliegen und tagsüber kreuzen, ohne etwas zu erblicken. Da, am zwölften Februar, gewahren wir den englischen Segler „Invercoe" aus Aberdeen mit, wie sich herausstellt, 38 000 Sack Weizen. Der Brite hält uns für ein von den Falklandsinseln kommendes Schiff mit Gefrierfleisch und läßt ein Signal heißen zum Zeichen, daß er gern etwas Neues über den Krieg wissen möchte. Wir antworten, etwas unliebenswürdig: „Sofort stoppen!" Die „Invercoe" wird behandelt wie die vorigen, d. h. sie wird versenkt, nachdem wir ihr alles Brauchbare abgenommen haben und die Leute bei uns untergebracht sind. Die armen Kerls

tun uns beinah leid. Weil die Sonne so warm schien, dachte der Kapitän, das sei das gegebene Wetter zum Malen seines Schiffes; dann kommt er blank und sauber im Heimatshafen an, und in der Tropensonne trocknet die Farbe in ein paar Stunden. Außenbords hängen die Leute in Bootsmannsstühlen und malen mit dicken Pinseln, innen wird der weiße Quast geschwungen. Da auf einmal kommen wir in Sicht. Weg mit den Farbentöpfen, mit Seife und Scheuerbesen! Schnell alle Mann mit ihren Habseligkeiten in die Boote und zu uns an Bord, damit wir ungestört das Schiff auspacken und versenken können! Hastig klettern sie in ihre Boote, die fein säuberlich bezogen sind. Wer weiß, wann sie zum letztenmal im Wasser schwammen! Tatsächlich scheint es lange her zu sein, denn ein Boot läuft unterwegs voll, die Leute verlieren ihre Bündel, hier treibt ein steifer Hut, dort wie ein Moseskörbchen ein Koffer auf dem Wasser, und mit knapper Not werden die Sachen von uns wieder aufgefischt. Von der Tropenhitze war das Holz so eingetrocknet, daß es überall Risse bekommen hatte; nun hatten sie die Bescherung. Im übrigen ist die Mehrzahl derer von der „Invercoe“ angetrunken. Die schlimmsten wandern für vierundzwanzig Stunden in die Arrestzelle, und die andern schlafen sich aus. Zuletzt erscheint der Kapitän, ein äußerst komischer, ver-

gnügter alter Engländer, der offenbar den Untergang seines Schiffes durchaus nicht tragisch nimmt. Ich frage ihn, was er sich denn gedacht habe, als er die deutsche Flagge sah. „Ich dachte nur eins", erwidert er, „Good bye, Harry!"; wie man etwa bei uns sagt, wenn an einer vollendeten Tatsache nichts mehr zu ändern ist: „Na, adiö, Heinrich!" Ein sehr umgänglicher, alter Herr war dieser Kapitän. Am zweiten Tag sagten wir ihm, er solle ein Papier unterzeichnen mit der Erklärung, daß er in diesem Krieg nicht mehr die Waffen gegen Deutschland ergreifen und auf kein Schiff mit Kriegskonterbande mehr gehen würde. Den zweiten Teil wollte er nicht mehr unterschreiben, weil es ihm dann unmöglich wäre, wieder in See zu gehen. An einen Freund in London hat der alte Herr nachher einen Brief geschrieben, der im Daily Chronicle gedruckt worden ist und worin er die Behandlung, die er durch die Deutschen erfahren habe, nicht genug zu rühmen weiß. So erzählt er, wie der Kommandant ihm einmal für einen englischen Maat hundert Zigaretten schenkte, und wie ihm ein andermal vom Barbier die Haare geschnitten worden seien, zum Zeichen der Hochschätzung. Ein bißchen freilich übertreibt der alte Herr, denn Haare hatte er wohl kaum noch, er war schon ziemlich kahl. Aber ob er uns nun mehr oder weniger zärtlich gelobt hat, umgänglich war er, und

wenn die dreizehn Kapitäne, die wir gegen Ende unserer Fahrt an Bord hatten, aus nationalen Gründen miteinander haderten oder Schwierigkeiten machten, immer war er derjenige, der mit gesundem Humor die Köpfe zurechtrückte.

Am herrlichsten erschien unseren Leuten von der Ladung der „Invercoe" deren zoologischer Teil, der die Menagerie an Bord des „Prinz Eitel-Friedrich" wieder um einige schreiende und zappelnde Lebewesen vergrößern half. Mein Bursche betritt die Kammer mit einem Sack in der Hand, der unaufhörlich hin- und herzuckt. „Das bringt Glück", meint er und zeigt mir mit strahlenden Augen ein Ferkel. Von der Osterinsel haben wir ein paar Borstentiere mitgenommen, die sich allmählich aus niedlichen Dingerchen zu richtigen Schweinen entwickelt haben, und für deren jedes ein Matrose väterlich sorgt. Da ist Fanny, die halbwüchsige Sau, die ein kokettes rotes Bändchen um den Hals trägt, und die dicke „Dora". „Wenn ick ihr rufe: ‚Dora, komm'her! dann kommt sie wie ein Hund", sagt der Besitzer dieses Schweines, stolz auf seine Erziehungskünste, und des öfteren führt er vor, wie sie aus Anhänglichkeit ihm sogar die steilen Treppen hinauf folgt. Auf der Osterinsel, deren Eingeborenen der Wert des Geldes unbekannt ist, haben unsere Leute gegen eine alte blaue Hose ein Schwein, gegen eine zer-

rissene Badehose ein Huhn erhandelt. Ein Matrose hat Tauben, Kaninchen und Meerschweinchen, die natürlich alle am Leben bleiben; nur räumt der Affe dazwischen zuweilen ganz gehörig auf, indem er den Hühnern die Federn ausrupft. Eine furchtbare Angst hingegen hat er vor Schweinen. Der Anblick des kleinsten Ferkels entlockt ihm ein jämmerliches Schreien. Sehr vertraut ist er mit den inzwischen geborenen kleinen Hunden. Er zieht sie am Schwanz und dreht sie, ohne ihnen wehe zu tun, nach allen Seiten, um sie sich genau zu betrachten.

Sechs Tage nach der „Invercoe“ kapern wir den englischen Dampfer „Mary Adah Short“ aus Sunderland, der dreitausend Tonnen Mais für England hat. Er ist außerhalb der gewöhnlichen Route gefahren, und der Kapitän ist sprachlos darüber, daß wir ihn trotzdem gefunden haben. Wie der Besatzung der fünf anderen Schiffe gewähren wir auch der des sechsten Obdach, und im allgemeinen sind die Herrschaften mit unserem schwimmenden Hotel sehr zufrieden.

Am neunzehnten Februar wird es bei uns besonders fein. Gegen Mittag sehen wir einen großen Dampfer, der sogar ein Hilfskreuzer sein kann, denn er sieht recht stattlich aus. Friedlich aber gehorcht er, als ihm verboten wird, sich, falls er über solche ver-

fügt, der Funkentelegraphie zu bedienen, und durch Flaggenzeichen sendet er sein deutliches Signalement: „J. G. T. H." Es ist der französische Passagier- und Postdampfer „Floride" aus Le Havre, der mit Fracht und sechsundachtzig Reisenden nach Bahia fährt. Das Prisenkommando setzt ab. Drei Offiziere und neunzehn Matrosen sind in dem Boot, und was für Offiziere! Der eine von ihnen ist 1,80 Meter groß und hat ein Leichtgewicht von über zwei Zentnern. Besonders auf französischen Schiffen hat seine Ankunft immer ängstliches Erstaunen erregt. Auf der „Floride" flüchtet alles in die Kammern, als der grimmige Deutsche an Bord steigt. „Eh bien, nous voilà", ruft eine hysterische Französin. Sonderbar ist das Völkergemisch auf dieser Arche Noah. Im Zwischendeck hört man alle Sprachen der Welt. In der ersten Klasse sind Chilenen und Argentinier, jedenfalls sämtlich Kreolen. Die zweite Klasse birgt zum großen Teil holde Weiblichkeit. Der Prisenoffizier läßt das Signal herübergeben: „Die Leute weigern sich", und es wird ihm die Antwort, dann solle er sie mit Gewalt in die Boote bringen. Denn bis dahin sträuben sich namentlich die Damen aufs heftigste, und erst als sie sehen, daß Ernst gemacht wird, packen sie unter Heulen und Kreischen zusammen. Ein Boot nach dem andern geht zum „Prinz Eitel-Friedrich". Die Offiziere des französi-

schen Dampfers machen einen angenehmen, doch nicht sehr männlichen Eindruck. Zu bedauern ist der Kapitän, Herr Gabriel Moussion.

Schon auf der Ausfahrt hat die „Floride“ Pech gehabt. Im Hafen von Bordeaux hat sie einen Dampfer „Flandre“ beschädigt und sich dabei selbst eine Beule zugezogen. Die abergläubischen Matrosen schnitten Gesichter. Im Vorhafen von Porto, Leixoes, hat sie fast einen deutschen Dampfer gerammt, der für die Kriegszeit dort festlag. Sein neues, letztes Mißgeschick wirkt auf Herrn Moussion direkt niederschmetternd. In der Kajüte des Kommandanten bricht er, durch dessen fließendes Französisch redselig gemacht, in einen Weinkrampf aus und beginnt theatralisch zu klagen. Bis zuletzt hat er, wie er beteuert, geglaubt, wir seien Engländer.

Die Passagiere beziehen bei uns Logis. Die Damen der ersten Klasse, die zur Schonung ihres Teints auch während der Bootsfahrt ihre Sonnenschirme getragen haben, werden in abgeschlossenen Kabinen untergebracht. Die Stewards und die Stewardeß von der „Floride“ werden übernommen. Ein kleiner Damensalon wird Speisesaal. Die Zwischendeckpassagiere wandern ins Vorschiff. Unsere Matrosen schrauben die Gartenbänke vom Promenadendeck für sie ab, und in den nächsten Tagen zimmern sie kleine

Treppen mit Tauwerk, damit Frauen und Kinder nicht fallen. Aussortiert werden zwei Türken, denen wir die besten Räume geben, weil sie unsere neuen Bundesgenossen sind.

Inzwischen arbeitet der Prisenoffizier mit hundert Leuten auf dem Dampfer, denn dort ist allerlei vorhanden: französischer Sekt, Korbsessel, französische Parfüms, Seifen und Leckerbissen für verwöhnte Gaumen, Kaviar und Gänseleberpasteten. Unseren Leuten macht diese Art Ladung natürlich viel mehr Spaß als Weizen und Kohle. Die teuren Pariser Damenhüte, die sie nicht aufsetzen können, müssen sie schwimmen lassen. Desto mehr gefällt ihnen die Schokolade. Als die hundert abends, nach vollbrachtem Tagewerk, auf dem „Prinz Eitel-Friedrich" wieder antreten, glaubt man in einem eleganten Friseurladen zu sein. Manch einer, der sonst nicht nach Rosen roch, ist in die Parfümkiste geraten und hat sich vorn in den Halsausschnitt eine Menge duftenden Wassers hineingegossen. Am wertvollsten ist unter dem beschlagnahmten Schiffsgut eine Kassette mit Goldmünzen, zwanzigtausend Frank, von der Französisch-Portugiesischen Bank in Lissabon nach Rio de Janeiro abgesandt. Im übrigen hat die „Floride" neben ihrem profanen Inhalt auch zwei richtige Heilige besessen, mannshohe Apostelfiguren, die nach Argentinien sollen und die

der Prisenoffizier nicht übersehen hat. Später werden sie dem Kapitän als Geschenk angeboten. Doch da sie ihm als Handgepäck zu schwer sind, bleiben sie an Bord.

Als die „Floride" um fünf Uhr nachmittags leer ist, wird sie von uns gesprengt und — die vielen weiblichen Passagiere halten sich ängstlich die Ohren zu — beschossen. Ein Dampfer aber macht mehr Umstände als ein Segler, und so geht es auch mit diesem. Nicht so schnell tut er uns den Gefallen. Durch die Granatschüsse gerät nur seine vordere Ladung, meist Tauwerk, in Brand. Es ist inzwischen dunkel geworden. Man sieht nur den schwarzen Schiffsrumpf und auf dem Dampfer einzelne helle Punkte, die Bullaugen, aus denen Feuerschein dringt. Fast scheint es deshalb, als seien noch Leute an Bord. Dann aber lodert eine fünfzig Meter hohe Flamme aus dem Vorschiff kerzengerade zum Himmel, weit sichtbar am Horizont. Wir fahren, bevor irgendein Unberufener herbeigelockt wird, von dannen in die Finsternis. Noch lange erblicken wir die sprühenden roten Funkengarben.

Nun ist der „Prinz Eitel-Friedrich" selbst eine Arche Noah geworden. Dreihundert Gefangene und Neutrale werden von uns verpflegt. Ein kleiner Hilfsleutnant ist lediglich für die Kinder da, die Tag und Nacht nach Milch schreien. Die Stimmung unserer

7*

Gäste ist nicht eben schlecht. Bei sonnigem Wetter sitzen die Zwischendeckspassagiere auf der vorderen Ladeluke. Der Offizier, der auf der Brücke Wache hat, wird nicht von Langeweile geplagt, denn vorn gibt es immer etwas zu sehen. Hier balgen sich zwei Kinder, dort laufen einige ganz Kleine, erschrocken über die herumgrunzenden Schweine, die Kaninchen und Meerschweinchen, weinerlich zur Mutter. Recht schnippisch benehmen sich einige Damen aus der ersten Klasse, die, wie es scheint, den Ernst der Lage am wenigsten erfaßt haben. Weil wir ihnen alle möglichen Bequemlichkeiten eingeräumt haben, glauben sie desto mehr Anforderungen stellen zu können. Ein holdes Fräulein beschwert sich eines Tages, als der Kommandant das Deck betritt, ihr Bett sei zu hart, worauf ihr höflich, aber prompt die Antwort zuteil wird: „Dann müssen Sie nicht im Kriege zur See fahren!“ Etwas nervös sind hin und wieder auch die französischen Offiziere. Das frische Wasser, das zum Waschen und Trinken dient, ist mit der Zeit sehr knapp geworden. Unsere ganze Hoffnung setzen wir auf den Aequatorialregen, der uns mit Wasser versorgen soll. Die Franzosen jedoch hatten diesen Mangel nicht in Rechnung gezogen und legten es uns als böswillige Absicht aus, daß wir ihnen das Wasser genau so spärlich zumaßen wie uns selbst, aus dem einfachen Grunde,

weil wir keines hatten. Nun, in Toilettefragen mußten die verehrten Messieurs sich eher zu helfen als die deutschen Barbaren. Einer unserer Unteroffiziere, der neben den Kabinen der Franzosen Wache hatte, erzählte, daß sie statt Wasser Parfüm verwendeten, und zwar so, daß sie sich gegenseitig den nackten Rücken mit Parfüm besprengten. Das war nicht sehr reinlich, aber zivilisiert. Mehrfach mußten wir disziplinarische Strafen verhängen. Der eine der französischen Kapitäne versuchte planmäßig unter den anderen Mißvergnügen hervorzurufen und wurde deshalb gemaßregelt. Am Tage darauf beschwerte er sich über einen Mann seiner früheren Besatzung, der unverschämt gegen ihn geworden war. Es war ein Elsässer, der fließend Deutsch sprach und der, als unser Prisenkommando an Bord kam, im Dialekt der Waterkant gerufen hatte: „Goden Dag, Jungs, hier is veel to holen.“ Obwohl er deutschfreundlich war, wurde er eingesperrt. Auf sämtliche Offiziere der verschiedenen Nationalitäten machte die Art der Bestrafung großen Eindruck.

Am 20. Februar, einen Tag nach der „Floride“, kommt uns der englische Dampfer „Willerby“ vor den Bug. Obwohl er keine Ladung hatte, nur Ballast, ist auch er eine wichtige Prise, denn er soll von Buenos Aires Getreide nach England bringen. Der

Kapitän der „Willerby" zeigt, als wir ihn stellen, daß er den Kopf verloren hat, und manövriert mit seinem Schiff etwas sonderbar. Nachher, als er sich in Sicherheit fühlte, hat er behauptet, er habe plötzlich Volldampf nach rückwärts gegeben, um den Feind zu rammen und so mit in den Tod zu gehen. Schade nur, daß sein Gebaren an Bord mit dieser kühnen Erklärung sich nicht vereinbaren läßt! „Mein Schiff sagt mir Lebewohl!", so stöhnte er, als er vom Verdeck des „Prinz Eitel-Friedrich" sein Fahrzeug sinken sah. Mit einem langen Geheul entwich aus der untergehenden „Willerby" die zusammengepreßte Luft.

Elf feindliche oder neutrale Schiffe haben wir nun versenkt. Wenn auch der Wert der einzelnen Prisen, abgesehen von den Getreideladungen, nicht besonders hoch war, so war doch das Vorhandensein eines deutschen Hilfskreuzers von Wert. Die feindlichen Handelsdampfer fühlten sich beunruhigt, und die Versicherungen gingen in die Höhe. In allen Fällen ist streng darauf geachtet worden, daß das Privateigentum der Gefangenen verschont blieb, und wenn Passagiere darüber klagten, daß ihnen Gegenstände in der Eile weggekommen seien, wurde so lange gesucht, bis sich die Sachen wiederfanden. Mustergültig haben sich unsere Leute beim Auspacken der feindlichen Schiffe benommen. So verlockend es gewesen wäre, ein Schiff aus-

zuplündern, das binnen einer Stunde dem Untergang geweiht war, nie hat irgendeiner für seinen Privatbedarf sich etwas zurückbehalten. Das war nicht lediglich Folge der Disziplin, sondern natürliche, anständige Gesinnung. Stets ist auch das korrekte Verhalten unserer Mannschaft von den Angehörigen fremder Nationen gewürdigt worden. Wenn gleichwohl die englisch-französische Presse über die deutschen „Piraten" zeterte, war es lediglich verletzte Eitelkeit, die sich hier Luft machte.

Längst haben wir die Gegend des Aequators verlassen, wir sind auf der Höhe der Antillen, wir überschreiten den Wendekreis des Krebses. Nochmals entwirft der Kommandant den Plan für einen Durchbruch nach Norden. Die Funksprüche des Feindes sind wieder mal aus nächster Nähe zu hören.

Sie wollen uns durch falsche Zeichen irreführen. Wir schweigen und fahren weiter. Dann aber tritt etwas ein, das den Kaperfahrten des „Prinz Eitel-Friedrich" ein Ziel setzt.

Im Hafen

Bedenkliche Zeichen — Es muß sein — Newport News — In der Nacht, in der Nacht — Das staunende Amerika — Unsere Fremdenpension leert sich — Deutsche Treue — Yankee-Rummel — Die enttäuschten Bulldoggen — Der „Kronprinz Wilhelm" — Und dennoch!

Es hilft alles nichts: selbst wenn unsere Kohlen nicht wieder zur Neige gingen, der wackere Hilfskreuzer kann nicht mehr. Ueber seine Schuldigkeit hinaus hat er uns gedient. Auf dreizehn Meilen stündlich ist seine Geschwindigkeit nun gesunken. Unsere Kessel bedürfen dringend der Reinigung, unsere Maschinen leiden an Atemnot. Sie müssen repariert werden, sonst kann es passieren, daß eines Tages der leitende Ingenieur dem Kommandanten meldet: „Es ist zu spät!" Wir sind gezwungen, so bitter uns das auch wird, einen Hafen der nordamerikanischen Küste anzulaufen. Ob die Amerikaner uns Kohlen geben? Wir vertrauen auf ihre wohlwollende Neutralität. Selbstverständlich werden wir, nachdem wir das Nötigste übergenommen haben, wieder hinausgehen. Am günstigsten liegt Newport News, der Hafen südlich der

Chesapeakebai, an der Mündung des James River und den Hampton Roads, hinter dem Fort Monroe, gegenüber Norfolk und der Marinewerft von Portsmouth.

Der neunte März 1915 ist herangekommen. Unsere dreihundertfünfzig Passagiere sind unter Deck geschickt. Niemand soll wissen, was wir vorhaben. Die Einfahrt nach Newport News ist bewacht. Eine Kleinigkeit muß es für Briten und Franzosen sein, ein Schiff wie unseres, auf das sie nun schon, wer weiß wie lange, Jagd machen, abzufangen. Das ist klar. Aber wir müssen jetzt durch! Im Kartenhaus steht der Kommandant über die Karte gebeugt und berät mit einigen von uns.

Dunkle Nacht. Bei Einbruch der Finsternis zieht Nebel auf, das Schicksal kommt uns, wie es scheint, zu Hilfe. Wir haben das Land südlich Newport News angesteuert und fahren nun die Küste entlang, in die Hampton Roade ein. In dieser Wasserstraße hat vor zwei Generationen die „Virginia“, das Panzerschiff der Südstaaten, der frühere „Merrimac“, der hölzernen Flotte der Nordstaaten empfindliche Verluste beigebracht, bis sie von dem kleineren Turmschiff „Monitor“ kampfunfähig gemacht wurde. Mit abgeblendeten Lichtern durchqueren wir die schwarzen Wellen. Vom Fort Monroe zuckt ein Scheinwerfer herüber.

Gewissenhaft halten wir uns innerhalb der amerikanischen Hoheitsgrenze. Zwar, was kann das nützen? Es ist nur ein Beruhigungsmittel, damit man sich sagen kann, man hat alles getan, um Schiff und Besatzung nicht ohne Not zu opfern. In Wirklichkeit wissen wir nach den bisherigen Vorgängen in diesem Kriege, daß der Engländer sich verdammt wenig um die Hoheitsrechte anderer Staaten kümmert, sondern uns vernichten wird, wo er kann. Das haben wir im August 1914 erlebt, als der „Highflyer" den „Kaiser Wilhelm der Große" in den neutralen Gewässern der spanischen Kolonie Rio de Oro angriff und später beim Untergang des Kreuzers „Dresden", der wehrlos, mit Kohlen beschäftigt, längsseit von Dampfern liegend, auf chilenischem Gebiet von der brutalen Uebermacht der Briten zerstört wurde. Scharf, mit Luchsaugen, paßt die Mannschaft an ihren Gefechtsstationen auf. Jeden Augenblick meinen wir den Alarmruf zu hören. Da, voraus ein dunkles Etwas! Sollte das — —? Aber schon sehen wir die beiden Positionslaternen, die offenbar verdeckt waren. Es ist ein auslaufender Dampfer. Sollen wir denn wirklich unversehrt in den Hafen kommen? Fast sieht es so aus.

Vor uns taucht ein kleiner Dampfer auf mit mehreren Laternen im Mast. „You want a pilot?" tönt

es uns entgegen. Das ist der Lotse. Nun sind wir endgültig in der amerikanischen Zone, und den Briten können wir eine lange Nase machen. Das Fahrwasser wird immer belebter. Mehrmals müssen wir ausweichen. Vierzehn englische Dampfer liegen hier, mit Pferden für die Heere der Entente beladen. Wenn die wüßten, daß jetzt das gefürchtete deutsche Piratenschiff an ihnen vorbeirauscht! Schließlich ankern wir an dem Platz, der für uns bestimmt wird. Der Lotse bleibt die Nacht über an Bord, um uns am Morgen zu unserem Liegeplatz an die Pier zu bringen.

In der Dämmerung schon merken wir, mit welchem Staunen man unsere Ankunft wahrnimmt. Stolz weht in der grauen Luft von unserem Heck die deutsche Kriegsflagge. Allerdings, es ist nicht zu verwundern, daß die Hafenbeamten über unser gutes Schiff die Köpfe schütteln. Verrostet ist die Bordwand, eine dicke Kruste Seesalz bedeckt die Schornsteine. Nach acht Monaten liegen wir zum erstenmal wieder an Land und können ohne Umstände das Schiff verlassen und auf der Pier einen kurzen Spaziergang machen. Welch ungeahnter Genuß das für uns ist, vermag nur der zu beurteilen, der acht Monate lang nichts als Holz unter den Beinen gehabt hat. Unser erster Gast an Bord ist ein Regierungsvertreter. Ganz so freundlich, wie wir uns wohl dachten, ist der Empfang nicht. Man

stellt sich auf den Sachlichkeitsstandpunkt. Zuletzt bekommen wir, was wir haben wollen, und übrigens wollen wir am nächsten Tag ins Trockendock. Sobald das Dienstliche erledigt ist, schlägt der Amerikaner auch einen anderen Ton an. Er müßte kein Yankee sein, wenn ihm unsere Fahrten und vor allem unser Einlaufen in die schützende Bucht nicht zum mindesten Spaß machen sollten. Das Lustigste hören wir erst jetzt. Seit drei Tagen lauern draußen, wie Bulldoggen an einem Rattenloch, fünf englische Kriegsschiffe, deren Absicht war, uns liebevoll zu begrüßen. Die müssen fein gedöst haben! Ihre Wut können wir uns lebhaft ausmalen.

Die Abgabe der Gefangenen an den Regierungskommissar macht große Schwierigkeiten, da die Einwanderungsbehörde nur Leute mit strotzender Gesundheit und makellosem Ruf an Land lassen will. Der indianische Bootsmann von „William P. Frye" tritt mit seiner Besatzung auf dem Achterdeck an und bedankt sich im Namen seiner Leute für die hervorragende Aufnahme. Des Abends feiert er mit unseren Unteroffizieren Abschied von uns und versichert des öfteren, wenn einer über uns etwas Schlechtes sage, habe er es mit ihm zu tun. Kapitän Kiehne und seine Familie scheiden von uns als Freunde. Dabei passiert noch eine komische Geschichte. Frau Kiehne will sich

von einem Kanarienvogel nicht trennen, dem Geschenk des lustigen alten englischen Kapitäns, und so trägt sie den Bauer mit dem Piepmatz in der Hand. Ergrimmt schrieb dann eines der feindlichen Blätter, die deutschen Barbaren hätten der armen Frau nichts gelassen als das Hemd auf dem Leibe und den Vogel. Schade, daß dieser Unsinn durch unsere neu gewonnene Freundin selbst widerlegt wurde, die offiziell erklärte, die ganze Besatzung des „Eitel-Friedrich" bestehe aus Gentlemen, vom Kaptän bis zum letzten Heizer und Matrosen.

Für alle Amerikaner ist unser Schiff nun einige Tage lang die Sensation. In Depeschen für New York werden wir, da der Name unseres „Luchs" den anglo-amerikanischen Ohren nicht verständlich ist, die überlebende Mannschaft des früheren deutschen Kreuzers „Kaiserin Lutz" genannt.

Vor den Reportern der gelben Presse kommen die Vertreter der deutsch-amerikanischen Zeitungen zu uns an Bord. Nun erfahren wir, mit welcher Teilnahme unsere Volksgenossen den Meldungen über den „Prinz Eitel-Friedrich" gefolgt sind, und was die eifrige Legendenbildung von uns schon zu berichten weiß. Wir sind die kecken Draufgänger, die den Feind getäuscht haben sollen, indem wir den Schiffsrumpf auf der einen Seite weiß, auf der

andern schwarz anstreichen ließen. Einem feindlichen Kreuzer — so hat man von uns erzählt — der hinter einem schwarzen Schiff her war, sind wir listig als weißes Schiff entgegengefahren und haben ihm auf die Frage, ob wir nicht einem schwarzen Schiff begegnet seien, geantwortet: „Ungefähr 18 Meilen von hier." Die Anekdote erinnert an den vierten Schornstein der „Emden". Und wir hatten im stillen geglaubt, den großen Ereignissen in der Heimat gegenüber unbeachtet und vergessen zu sein! Rührend wirkt auf uns die echte, herzliche Begeisterung unserer Landsleute. Alte Männer, die kaum noch Deutsch können, erscheinen an Bord, glücklich, wieder einmal deutschen Boden zu betreten. Ein amerikanischer Arbeiter nichtdeutscher Abkunft macht in Chicagoer Blättern den Vorschlag, Liebesgaben für uns zu sammeln. Sofort gehen reiche Sendungen an Wollwaren, Tabak, Tabakpfeifen und Zigarren für uns ein, und diesen „Tribut von amerikanischen Bürgern" begleitet ein Schreiben, das, wenn es auch für uns höchst schmeichelhaft ist, hier nicht fehlen soll, um der Sympathien willen, die es unserm deutschen Vaterland gegenüber mitten im Weltkrieg bekundet. Es lautet:

„Möge Ihnen allen ein langes Leben beschieden sein, damit Sie sich der Taten eines wahrhaftigen

Typus von Männlichkeit erfreuen können, als der Sie sich durch Ihre kühnen und intelligenten Fahrten gegen einen hundertfach überlegenen Feind in den letzten acht Monaten erwiesen haben. Mögen Sie stets bleiben, was Sie zur Stunde sind — Männer unter Männern. Möge Ihnen der Erfolg auch in Zukunft treu bleiben gegen den britischen Bedrücker der Meere, sollten Sie sich entschließen, wieder in See zu stechen. Genehmigen Sie unsere besten Grüße und seien Sie versichert, daß wir stets Ihre treuen Freunde bleiben werden, die nichts sehnlicher wünschen, als daß der Zeitpunkt nicht mehr fern ist, an dem das Bestreben des heuchlerischen Englands zunichte wird, Ihr intellektuelles und aufgeklärtes Vaterland in den Augen Europas auf das schmählichste herabzusetzen."

Am Sonntag, nach dem Gottesdienst, liest der Kommandant den Mannschaften diesen schönen Brief vor. Aus allen Teilen der Union, aus Kalifornien sogar, treffen Briefe ein, Postkarten und Telegramme. Ein bißchen burlesk sind die Freundschaftsbeweise von anderen unserer amerikanischen Verehrer und Verehrerinnen. Die putzigsten Szenen sind bei dem Sonntagsbesuch auf dem „Prinz Eitel-Friedrich" zu beobachten. Eine dicke, aufgedonnerte Dame verlangt stürmisch von einem kleinen Leutnant, er solle

sich Knöpfe von seinem Rock abschneiden lassen, um ihr ein Andenken zu geben. Auf der Pier gehen die Matrosen mit den elegantesten Amerikanerinnen Arm in Arm. Die Damen können nur Englisch, unsere Leute nur Deutsch, und doch verständigen sie sich vorzüglich. Nach und nach sind alle Räume von unsern neuen Gästen mit Beschlag belegt, Speisesäle, Messen, Offizierskammern, und wer etwa in seiner Kammer Mittagsschlaf zu halten oder sich umzuziehen denkt, der wird durch den schonungslosen Enthusiasmus unseres Publikums daran gehindert. Manch einer, der die größten Strapazen überstanden glaubt, sieht sich jetzt mit bangen Gefühlen vor der Aufgabe, eine ganze Schar Damen zu unterhalten, die unermüdlich Fragen stellen. Am Abend ist in dem demolierten Salon ein Leben, als wäre der „Eitel-Friedrich" noch Lloyddampfer. Der Kommandant ist in dieser Woche die berühmteste Persönlichkeit. Wir werden, nachdem wir den amerikanischen Marinesekretär Daniels an Bord der Präsidentenyacht „Mayflower" besucht haben, zum Stapellauf des Überdreadnought „Pennsylvania" geladen. Als der Kommandant auf die Tribüne will, tritt eine ältliche Quäkerin an ihn heran und sagt: „Kapitän, ich gehöre zu einer Vereinigung, nach deren Grundsätzen alle Menschen einander lieben sollen wie sich

selbst. Lieben Sie in Deutschland uns so, wie Sie sich selbst lieben?" Und dann wünscht die Dame ihn über den Frieden zu interviewen. Ohne etwas Übles zu ahnen, halten wir einem Momentphotographen still, und alsbald sehen wir uns an den Plakatsäulen hängen und rollen im Kientopp herum.

Währenddessen liegt der „Prinz Eitel-Friedrich" im Dock. Aus Washington ist der deutsche Marineattaché Kapitän Boy-Ed gekommen. Hin und her gehen die Verhandlungen. Die englische Presse hetzt gegen uns und bespöttelt Amerika, wenn es uns die erbetene Frist für die notwendigsten Reparaturen gewähre. Das Fort Monroe entsendet eine Abteilung Küstenartillerie, die unser Schiff bewachen soll, denn der Kommandant empfängt viele Drohbriefe. Am 31. März meldet Reuter, daß wir Kohlen nehmen. Die britische Regierung erhebt in Washington Protest. Ein amerikanisches Ultimatum wird uns bekanntgegeben. Am letzten Tag herrscht Unwetter, die letzte Nacht ist mondhell und sternenklar. Am 8. April meldet Reuter, der Kommandant des Hilfskreuzers „Prinz Eitel-Friedrich" habe der Zollbehörde von Newport News mitgeteilt, er wünsche, daß das Schiff interniert werde. Vor dem Rattenloch warten noch immer die fünf Bulldoggen. Der Fang ist ihnen ent-

gangen. Der „Prinz Eitel-Friedrich“ fährt hinüber in die Marinewerft von Norfolk.

Am 11. April knurren die fünf Bulldoggen nochmals. Der „Kronprinz Wilhelm“, unser Bruderschiff, das „La Correntina“ versenkt hat, „Highland Brae“, „Wildfrid M.“, „Hemisphere“, „Indian Prince“, „Potaro“, „Guadeloupe“, „Bellevue“, „Monte Agel, „Union“ und „Anne de Bretagne“ durchbricht ungesehen die feindliche Blockade. Vom La-Plata-Strom hat er sich nordwärts gewandt. Das Schiff hat Mangel an Wasser, Proviant, Kohlen und Munition.

Es läuft hinein in die Hampton Roads, vorbei am Feind, der den „Eitel-Friedrich“ noch immer nicht verschmerzt hat. Bald liegt der „Kronprinz Wilhelm“ neben uns in der Werft. Jubelnd begrüßen unsere Leute die Kameraden, die in grauen Uniformen stecken aus erbeutetem französischen Tuch und Kokarden haben aus schwarzem Eisenblech vom „Highland Brae“, das mit weißer und roter Farbe bemalt ist. Nun ist der „Kronprinz“ mit dem „Eitel-Friedrich“ das Ziel einer wahren Völkerwanderung.

Das Spiel ist aus. Gar nichts Tragisches oder Romantisches haftet dem Abschluß unseres Kriegszugs durch drei Weltenmeere an. Nicht der ersehnte Durchbruch! Über dem fremden Hafen werden die Zurückge-

bliebenen immer wieder die Sonne scheinen sehen. Nach allen den anregenden Erlebnissen werden sie in aufgezwungenem Müßiggang hier leben. Tag für Tag werden sie in ihrem alten, lieben Kasten herumklettern, und ihre einzige Arbeit wird vielleicht sein, sich zu überzeugen, ob die Geranien am Pulvermagazin und die grünen Erbsentriebe in der schwarzen Erde von der Osterinsel auch richtig vorwärtskommen. Und des Nachts werden sie nicht schlafen, weil sie an Deutschland denken werden, an die deutsche Marine, an die deutschen Heere, an die großen Kämpfe in Ost und West. . . .

Aber noch ist nicht aller Tage Abend und kein Grund, den Kopf hängen zu lassen. Wir alle, ob wir nun zurückgeblieben sind oder uns inzwischen nach der Heimat durchgeschlagen haben, haben das Bewußtsein, daß unser Schiff in dem allgemeinen Ringen auch sein Teil hat beitragen können.

Verlag August Scherl G. m. b. H. / Berlin

Unsere U-Boote

Kriegstagebuch „U 202". Kommandant Kapitänleutnant Freiherr von Spiegel. Wahrheitsgetreue, glänzende Schilderung unserer geheimnisvollen Unterseebootswaffe in ihrer gefahrvollen Tätigkeit vor dem Feinde. — Preis 1 Mark 35 Pf. Gebunden 2 Mark 70 Pf.

U-Boote im Eismeer. Von * * * Vom Kreuzerkrieg unserer U-Boote im hohen Norden mit seinen übermenschlichen Anstrengungen und herrlichen Erfolgen. — Preis 1 Mark 35 Pf. Gebunden 2 Mark 70 Pf.

U-Boot gegen U-Boot. Von Oberleutnant z. S. Heino von Heimburg. Lebendige, humorvolle Berichte eines jungen U-Boot-Kommandanten über seine vielfältigen Abenteuer mit unserer schärfsten Waffe im Mittelmeer und in den türkischen Gewässern. Preis 1 M. 35 Pf. Gebunden 2 M. 70 Pf.

U-Boot-Abenteuer im Sperrgebiet. Von K. E. Selow-Serman. Prächtige Schilderungen vom listenreichen, verwegenen Vorgehen unserer U-Boot-Führer und den seltsamen Formen der U-Boot-Angst bei unseren Feinden. Preis 1 Mark 35 Pf.

Deutsche Taten zur See

S. M. S. Wolf. Vom Kommandanten Fregattenkapitän Nerger. Der Kommandant des glücklich heimgekehrten Hilfskreuzers schildert die fünfzehnmonatige Kreuzfahrt von 64 000 Seemeilen durch den Atlantischen, Stillen und Indischen Ozean, auf der 35 Schiffe mit 210 000 Tonnen erbeutet wurden. — Mit 73 Original-Aufnahmen. — Ein Heldenbuch ohne gleichen. — Broschiert 2 Mark. Gebunden 4 Mark.

Emden. Von Kapitänleutnant Hellmuth v. Mücke. Selbsterlebtes von den sagenhaften Fahrten des ruhmreichen Schiffes, das monatelang der Schrecken des seegewaltigen England und seiner Verbündeten war. — 1 M. 35 Pf. Geb. 2 M 70 Pf.

Ayesha. Von Kapitänleutnant Hellmuth v. Mücke. Packend schildert der Verfasser seine abenteuerliche Fahrt über den Indischen Ozean und den gefahrvollen Zug von Hodeida durch die arabische Wüste. — 1 M. 35 Pf. Gebunden 2 M. 70 Pf.

Emden-Ayesha. Beide Bücher des Kapitänleutnants Hellmuth v. Mücke als Geschenkwerk in einem geschmackvoll gebundenen Bande vereinigt. — Preis 4 Mark 20 Pf.

Kapitänleutnant v. Möllers letzte Fahrt. Von K. E. Selow-Serman. Die kühne Flucht des Kommandanten von S. M. S. „Tsingtau" im Segelboot über den Indischen Ozean und sein tragischer Tod im arabischen Wüstensand. — Preis 1 M. 35 Pf. Gebunden 2 M 70 Pf.

Blockade-Brecher. Von K. E. Selow-Serman. Das Geheimnis der Munitions-Versorgung unserer tapferen Kämpfer in Ostafrika. Das Unternehmen des deutschen Dampfers „Marie" unter der umsichtigen und kühnen Leitung des Kapitäns Sörensen. — Mit 2 Karten. Preis 1 M. 35 Pf. Gebunden 2 M. 70 Pf.

Kreuzerjagd im Ozean. Kriegstagebuchblätter S. M. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große". Von Kapitänleutnant Aye. Die Ausfahrt, das ruhmreiche Wirken und der ehrenvolle Untergang unseres größten und schönsten Hilfskreuzers. — Preis 1 Mark 35 Pf.

Die Kreuzerfahrten des „Prinz Eitel-Friedrich". Von Kapitänleutnant Otto Brauer. Das Buch erzählt nicht nur von Kriegsarbeit: es gibt auch reizvolle Stimmungsbilder vom Bordleben und von den einsamen Inseln der Südsee. — Preis 1 Mark 35 Pf.

Kriegsgefangen in England und Frankreich

Crompton. „U 41“ — der zweite „Baralong“-Fall. Von Oberleutnant z. S. Crompton. Unser gerechter Zorn über die heimtückische Vernichtung dieses U-Boots unter Mißbrauch der neutralen amerikanischen Flagge wird aufs neue entflammt, wenn wir von dem einzig überlebenden Offizier Näheres über das Verbrechen erfahren und von ihm hören, wie England die letzten Zeugen seiner Schandtat zu beseitigen versuchte. — Mit acht Bildern. — Preis 1 Mark 35 Pf.

Kriegsgefangen — über England entflohen! Von Leutnant der Reserve Robert Neubau. Der Verfasser, der in französische Gefangenschaft geraten war, erzählt seine Schicksale in Feindesland und die ihm mit geradezu indianerhafter List gelungene Flucht über England und Schweden. — Preis 1 Mark 35 Pf. Gebunden 2 Mark 70 Pf.

Kriegsgefangen bei der Jungfrau von Orleans. Von Sepp Spannmacher. Eines Bayern köstliche Satire auf die vielgerühmte französische Kultur, die er als Kriegsgefangener im Zeltlager von Orleans und auf den Dörfern der Loiret von Grund auf kennen gelernt hat. — Preis 1 Mark 35 Pf.

Zuchthäuslerin Nr. 5553. Kriegserlebnisse einer deutschen Frau in Frankreich. Von Ly van Brackel. Die Verfasserin wurde trotz mangelnder Beweise als „Meisterspionin Wilhelms II.“ zu einer Zuchthausstrafe verurteilt. — Mit fünf Abbildungen. — Preis 1 Mark 35 Pf.

Kriegsgefangen in Rußland

Rund um die Erde zur Front. Dem Flüchtling nacherzählt. Von Otto Anthes. Die fesselnde Geschichte eines Deutschen, dem es nach zwei mißlungenen Fluchtversuchen endlich glückte, unter schrecklichen Gefahren und Entbehrungen aus russischer Gefangenschaft durch Sibirien in die Mongolei, nach Peking und von da über Japan, Amerika, England und Norwegen in die Heimat zu entkommen. Mit acht Bildern. — Preis 2 M. 50 Pf. Gebunden 4 Mark.

Dem Reiche der Knute entflohen. Dem Flüchtling nacherzählt. Von Alexander Heymann. Voll frischer Anschaulichkeit, mit keckem Humor berichtet der junge deutsche Kaufmann über seine waghalsige Flucht aus dem Gefangenenlager Wjatka, seine mühselige Wanderung nach Archangelsk und seine Fahrt als blinder Passagier eines norwegischen Dampfers in die Freiheit. — Preis 1 Mark 35 Pf. Gebunden 2 Mark 70 Pf.

Zivilgefangener Nr. 759. Die Flucht eines deutschen Seemanns aus Rußland. Selbsterzählt von Martin Leistikow. Der Verfasser gibt uns kund, was er mit ungebrochener Frische als Arbeiter bei den russischen Bauern erlebte und wie er als „russischer Rekrut“ entwischte. Preis 1 M. 35 Pf.

Aus der Hölle empor. Erlebnisse eines aus russischer Kriegsgefangenschaft Ausgetauschten. Von Hans Buchhold. Ein in seiner Schlichtheit ergreifender Bericht über die unsäglichen Leiden, denen deutsche Kriegsgefangene in Rußland preisgegeben sind. — Preis 1 Mark 35 Pf.

Meine Leiden in russischer Gefangenschaft. Erlebnisse der Frau Admiral von Mauler. Von Vinzi Franiel. Ein Buch voll trauriger Schicksale und doch herzerhebend durch den Heldenmut, mit dem die vielgeprüfte tapfere Frau, eine österreichische Admiralsgattin, ihr Martyrium erträgt. — Mit einem Bildnis. — Preis 1 Mark 35 Pf.








1883